

١٧٦

تاريخ المصريين

الملاحمة النيلية في مصر العثمانية

١٥١٧ - ١٧٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان



الهيئة المصرية العامة للكتاب



إهداء ٢٠٠٦
الهيئة المصرية العامة للكتاب
القاهرة



رئيس مجلس الإدارة

د. سمير سرحان

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

مدير التحرير

محمود الجزار

الملاحاة النيلية فى مصر العثمانية

١٥١٧ - ١٧٩٨ م

د. عبد الحميد حامد سليمان

كلية تربية دمياط - جامعة المنصورة

١٩٩٩ م



الهيئة المصرية العامة للكتاب

٢٠٠٠

تقديم الملاحة النيلية

يسرني أن أقدم للقارئ العزيز هذا الكتاب عن «الملاحة النيلية في مصر العثمانية» الذي كتبه الدكتور عبدالحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسلة أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني». فهو على هذا النحو متخصص في هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادي المصري في العصر العثماني.

وقد تناول الكتاب عدة موضوعات رئيسية: أولها الملاحة النيلية، من ناحية الحرفة والصناعة وأنواع المراكب، والموانئ، ونظم الملاحة. والثاني اقتصاديات الملاحة النيلية، من ناحية نظم الاستثمار، وفتات المستثمرين، والعوائد الاقتصادية للاستثمار في المراكب والقوارب، والعناصر الاجتماعية التي شاركت في هذا النشاط الاقتصادي من رجال الأوجاقات العثمانية، وطائفة ممتلكي المراكب والقوارب من الرويسا والبحارة، وكبار التجار، وعناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية، من حكام الشريعة، والكشاف والأمناء والجاويشة وغيرهم.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة فى النيل، فتحدث عن تأثير العربان على أمن الملاحة النيلية فى الوجه البحرى والصعيد وبلوء أصحاب المراكب والنوتية إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس أو خضوعهم إلى ما فرضته العناصر المهتدة للأمن من أتوات، ومحاولات الأجهزة الادارية فى الأقاليم لمعالجة مشكلة أمن الملاحة فى نهر النيل، وكل ذلك فى إطار الصراع الدائر بين الأوجاقات العثمانية وانصرافها إلى الأعمال الادارية سعياً وراء النفوذ.

وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التى ترسم صورة للحياة الملاحية فى نهر النيل فى مصر العثمانية.

وموضوع الكتاب كما هو واضح موضوع مهم وجديد، ويتناول جانباً مجهولاً من جوانب الحياة الاقتصادية فى مصر العثمانية لم يلق من قبل عناية تذكر من الباحثين، وبين أهميته كواحد من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرائبى للدولة وأصحاب النفوذ.

وأملى أن يجد فيه الباحث المتخصص والقارئ المثقف ما ينشد من فائدة وممتعة.

والله الموفق .

رئيس التحرير

د. عبد العظيم رمضان

إهداء

إليهم

حيث يذوب الفؤاد رحمة وإشفافاً وحناناً وبراً

إلى زوجتي وأولادي

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

مقدمة

منذ أن بدأت حضارة مصر القديمة حول نهر النيل وهو يمثل شريان الحياة وسببها لمصر والمصريين يوماً بعد يوم وحقبة بعد حقبة وقرناً بعد قرن حتى استقر في وجدان مصر والمصريين وغدت مقولة هيرودوت (مصر هبة النيل) واقعاً لا مراء فيه .

ولم تقتصر أهمية نهر النيل على نوره المعروف للزراعة والإنسان بل جمع إلى ذلك كونه طريقاً تجارياً تنتقل عبره البضائع والمسافرين حيث ينشد الأمن الذي تفتقده الطرق البرية كثيراً خاصة وأنه قد ربطته روافد عديدة من الترع والخلجان التي شكلت منافذ هامة يمتد من خلالها دور النهر إلى مناطق بعيدة عن مجراه في قلب الدلتا .

وقد سبقت دراسات عديدة ومتنوعة عن نهر النيل ودوره عبر عصور مختلفة^(١) وكانت الدراسة التي قمنا بإعدادها عن الموائس

(١) على سبيل المثال : ١- البحرية المصرية في العصر الفرعوني . د. نجيب ميخائيل - مجلد

تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤م.

٢- البحرية المصرية القديمة . د. عبد المعص أبو بكر .

٣- البحرية المصرية في عهد البطالمة . د. محمد عواد حسين .

٤- النيل في عصر المماليك . د. محمود رزق سليم - دار القلم . سلسلة

المكتبة الثقافية ١٣٢ لسنة ١٩٦٥.

٥- النيل الخالد . د. محمد محمود الصباد - دار القلم . سلسلة المكتبة

الثقافية ٥٣ لسنة ١٩٦١.

المصرية في العصر العثماني قد تضمنت إشارات مجمة عن الملاحة النيلية في مصر العثمانية ولكن أهمية هذا الموضوع وما أمدتنا به وثائق المحاكم الشرعية المتنوعة والمتعددة من معلومات وتفصيل واسعة وعلى جانب كبير من الأهمية جمعناها من مختلف السجلات والوثائق منذ عام ١٩٩٢م وحتى كتابة هذا البحث فرضت علينا أن نغرد لذلك في عمل علمي مستقل .

وعلى هذا يأتي هذا الكتاب متناولا جانباً هاماً من أهمية نهر النيل وهو دوره كطريق مصر الأول للتجارة الداخلية والخارجية في العصر العثماني وذلك من خلال الحديث عن الملاحة النيلية من حيث كونها ركناً رئيسياً يمتد تأثيره إلى كل مناص الحياة السياسية واقتصادية واجتماعية في مصر العثمانية .

وما قلته من قيمة اقتصادية واستثمارية للعاملين فيها وما استقر فيها من النظم والحرف والتقاليد ، وما أثر فيها وتأثر بها من ظروف السياسة وتقلباتها والأمن وحالاته ونظم ضبطه وما قامت به كواحدة من أهم عناصر الإيراد والدخل الضرائبي للدولة وأصحاب النفوذ ، وتأثير ذلك كله وتأثره بمجمل الحياة المصرية في العصر العثماني .

ختاماً فيأتي أتقدم بوافر الشكر لكل من قدم يد العون أو المساعدة في إخراج هذا البحث بهذا الشكل وأخص بالشكر أساتذتي وزملائي في سمينار دار العلوم وسمينار الدراسات العثمانية بكلية الآداب جامعة

٦- نهر النيل في المكتبة العربية - د. محمد حدي الناي - دار القومية

للطباعة والنشر - القاهرة ١٩٦٦.

٧- النيل حياة نهر . اميل لودفيج - ترجمة عادل زعر - الهيئة المصرية العامة

للكتاب سنة ١٩٩٧.

كما حظي النيل باهتمامات المؤرخين والرحالة القدامى ومنهم على سبيل المثال - ابن مماتي -

القلقشندي - ابن دقماق - ابن جبير - ابن حوقل .

القاهرة ، كما أتقدم بوافر شكري وتقديري لأساتذتي وزملائي في سمينار كلية الآداب جامعة عين شمس الذي ألقى فيه محاضرة عن فكرة هذا الكتاب وكذلك سمينار قسم التاريخ بأداب بنها ، وكانت للمناقشات التي تمت في تلك المحافل العلمية أكبر الفائدة لإتمام هذا البحث ، كما أتقدم بوافر الشكر إلى العاملين بدار الوثائق القومية المصرية والشهر العقاري بدمنهور وإلى الصديق العزيز الأستاذ الجندي محمود عبد الرازق الذي ساهم بجهد كبير في إخراج هذا الكتاب ومراجعته وكل من ساهم بفكرة أو كلمة يكون قد فتم لهذا البحث ولي شخصياً معروفاً وفائدة لا أنساها .

والحمد لله أولاً وآخراً
دكتور/ عبد الحميد حامد سليمان
كفر سليمان - مايو ١٩٩٩



الفصل الأول

الملاحة النيلية - (الأدوات والصناعة والنظم)

تصهيد *

أولاً : خامات الصناعة وهرتها .

ثانياً : رويسا المراكب والنوتية .

ثالثاً : أنواع المراكب وتمهيراتهما .

رابعاً : الموانئ والمواد والمعادي .

خامساً : نظم الملاحة وأساليبها .

تمهيد

امتدت حرفة الملاحة في نهر النيل على اتساع معناها الذي يشمل تصنيع أدوات ووسائل ذلك من مراكب وأشرعة وقوارب وطرائق ملاحية وموانئ ونظماً وتقاليده عبر تاريخ طويل يمتد إلى عصور مصر المختلفة ، وبلغت بعض مراكب الشمس التي اكتشفت في مصر حداً من الضخامة بحيث بلغ طولها ٤٣,٥ متراً وعرضها ستة أمتار^(١) .

^(١) صدقي ربيع : - المراكب في مصر القديمة - الهيئة العامة للكتاب سنة ١٩٩٢
ص ٨٨-٨٩ .

١ لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع عبر العصور المختلفة يرجع إلى :-

- د. نجيب ميخائيل : - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ٩٢-٩٦ .
- د. السيد عبد العزيز سالم - البحرية المصرية في العصر الفاطمي- مجلد تاريخ البحرية المصرية ص ٥٠١-٥١٣-٥١٦ .
- د. محمد حمدي النماوي - نهر النيل في المكتبة العربية - الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٩٦٦ ص
- د. درويش النخيلي - السفن الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ١٩٥ : ٢٠٢ .

وقد بدأت تلك الصناعة باستخدام البردي كمادة تصنيع إلى أن بدأت المركب الخشبية في الظهور أخذت شكلها العام من القوارب البردية ثم تطورت على مرور الأيام إلى أن أصبحت صناعة مستقرة وحرفة ذات ركائز ونظم ثابتة ومتوارثة^(١) وامتداد تلك الحرفة وتقاليدها في العصر العثماني يمثل حلقة إن لم تخرج عن السوابق من العصور فإنها لا تبتعد كثيراً عنها إلا بقدر ما يختص به كل عصر من الخصائص التي تحدد ملامحه وتميزه عما سواه .

وفيما يلي نتناول الوسائل والأدوات والنظم التي امتلكتها الملاحة النيلية في مصر العثمانية :-

أولاً : خامات الصناعة وحرفها :

كان افتقار مصر للمواد الخام اللازمة والكافية لبناء السفن من أخشاب وحديد وكتان وقطران مشكلة واجهت تلك الصناعة عبر العصور المختلفة ولذلك عنى ولاة مصر وسلاطينها زمن الأيوبيين والمماليك بزيادة إنتاج الخشب المحلي عن طريق غرس أشجار السنط والجميز وغيرها على

(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع عبر العصور المختلفة يرجع إلى :-

- د. نجيب ميخائيل : - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ٩٢-٩٦ .
- د. السيد عبد العزيز سالم - البحرية المصرية في العصر الفاطمي- مجلد لتاريخ البحرية المصرية ص ٥١-٥١٣-٥١٦ .
- د. محمد حندي المناوي - لمر النيل في المكتبة العربية - الدار القومية للطباعة والنشر القاهرة سنة ١٩٦٦ ص .
- د. درويش النخيلي - السفن الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ ص ١٩٥ : ٢٠٢ .

ضفاف نهر النيل وأنشئت لهذا الغرض غابات سلطانية اقتصرت أخشابها على السفن التابعة للدولة غير أنه على الإجمالي فإن ذلك لم يف بحاجة تلك الصناعة عبر العصر الإسلامي إذ ظلت مفتقرة إلى الأخشاب الواردة من الشام وغيرها من البلاد التي تكثر فيها المواد الأساسية فسي تلك الصناعة (١).

واستمرت الحاجة إلى تلك المواد الخام ماسة في مصر العثمانية ورغم كثرة الأشجار التي تزود صناعة المراكب والقوارب بحاجتها من الأخشاب مثل الكافور والزنلخت والتوت والليمون والجميز وغيرها مما رصدته كتابات الرحالة وزويتنا به المواد والوثائق المختلفة فإنها لم تكن كافية للاحتياجات الأساسية الملحة لتلك الصناعة الهامة ، الأمر الذي اضطرت معه الأجهزة الإدارية إلى أن تمنع قطع تلك الأشجار إلا بعد استئذان عناصر تلك الأجهزة وذلك لضمان بناء السفن التي تجهز للعمل في الخدمة الرسمية والمهام التي تحتاجها الدولة من نقل للحبوب والجنود وغير ذلك ، يأتي ذلك في المقام الأول ثم يعقبه سد حاجة الصناعة المحلية للمراكب والقوارب التجارية (٢).

(١) د. أحمد مختار العيادي : - البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك - مجلد تاريخ البحرية المصرية ص ٥٤٢-٥٤٦ .

(٢) سوف نستعمل الحرف (ق) مختصر لكلمة وثيقة وآلرنا اختيار أرقام الوثائق دون رقم الصفحات في السجلات وذلك لاشتمال الصفحة على أكثر من وثيقة في بعض الأحيان .

دار الوثائق القومية : - سجلات محكمة دماط الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧٤ هـ -

ق ٥٤٢-٥٤٦ - سجل ٧٦ لسنة ١٠٤١ هـ ق ١٩٦ .

- سجلات محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ هـ ق ٩٥ -

-SAVARY : letters on Egypt . Translated from the French - second edition - London -pp 312:313 .

وإزاء ذلك برزت الحاجة إلى واردات من المواد الخام خاصة الأخشاب لتعويض ذلك ، وقد كانت بلاد الشام وآسيا الصغرى مصدراً رئيسياً لتلك الواردات وعلى هذا فقد اتسعت واردات مصر من الأخشاب من بلاد الشام وآسيا الصغرى فشملت أشجاراً من الصنوبر والقرو والسنديان كما شملت أخشاباً مجهزة أطلقت عليها وثائق المحاكم الشرعية صفة (الأخشاب الألواح والأخشاب القيسية والأخشاب المدخنة)^(٦١) كما تضمنت تلك الواردات الأخشاب الطويلة التي تستخدم كصواري في المراكب والحطب الرومي الذي يستخدم في صناعة المجاديف والمداري^(٦٢) . وكذلك المراسي الحديدية والمسامير وأقمشة الأشرعة والقار (الزفت)^(٦٣) وكانت تلك المواد عناصر أساسية

^(٦١) دار الوثائق المصرية : - محكمة دباط الشرعية سجل ٥ لسنة ١٩٧٣هـ ق ٣٤-٣٧ - سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ ق ٢٥١ .

^(٦٢) المداري : مفرداً مفرداً وتستخدم لدفع المراكب في حالة سكون الريح وفي دفع المراكب إلى الانجسافات التي يربدها الربانة ويعادها عن الاصطدام بالأجسام الصلبة والأرصفة في حالة الرسو .

^(٦٣) تضمنت مكونات المراكب والقوارب وصناعتها الكثير من المصطلحات والمصطلحات والمعلومات الخاصة بتلك الحرفة ورجالها والتي افرزتها تقريباً وعلى ذلك لم أجسد بدأ من الاستعانة في تفسير ذلك بعض كبار شيوخ حرفة الملاحة البليدة من روسا المراكب الشراعية وأجريت معهم عدة مقابلات بعضها مع كل واحد على حدة والبعض الآخر مجتمعين والبعض يرجع الفضل في توضيح كثير مما ورد في البحث من مصطلحات الملاحة وأسرار الحرفة إذ تم تفسيره بالاستعانة بهم وهم بترتيب السن والحيرة :

في تلك الصناعة وجدت أسواقاً رابحة لها في المدن الكبرى مثل دمياط ورشيد وبولاق اللواتي كن مراكز رئيسية لصناعة للمراكب والقوارب النيلية ورجال الحرف القائمة عليها تلك الصناعة مثلما كانت تلك المدن مراكز تجارية على جانب كبير من الأهمية لتجارة مصر الداخلية والخارجية^(١).

وقد تمركزت صناعة المراكب والقوارب على اختلاف أحجامها وسعاتها في مراكز صناعية هامة تقع على النيل خصوصاً في دمياط

١- الرئيس الأباصري إبراهيم حية : - شيخ طائفة المراكبية من دمياط وعمره ٨١ عاماً وقد بدأ ممارسة تلك المهنة سنة ١٩٣٠م واعتزل سنة ١٩٨٤ م .

٢- الرئيس السيد إبراهيم حية : - عمره ٧٤ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ واعتزله سنة ١٩٨٤ .

٣- الرئيس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن : عمره ٧٣ عاماً وقد بدأ العمل سنة ١٩٣٨ واعتزله سنة ١٩٨٤ .

٤- الرئيس أبو العزم أبو العزم العراقي : - عمره ٦٥ عاماً وقد بدأ عام ١٩٤٥ واعتزل المهنة سنة ١٩٨٤ . وقد احتضت تلك الحرفة سنة ١٩٨٤ مع ظهور الطرق السريعة في الدلتا وبالتالي غير رجالها أعمالهم إلى حرف أخرى .

(١) دار الوثائق المصرية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢هـ-١٠٥٣هـ - ق ٣٥٧ محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦٠ لسنة ١١١٣هـ ق ١٩٦ محكمة بولاق سجل ٥٥ لسنة ١٠٨٩هـ-١٠٩٠هـ ق ٤٤٨ سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ ق ٢ - سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ - ١١٧٨هـ ق ٥٦٧ .

- Richard pococke A-Description of the East and some other cauntries - VOL1. "the first observations on Egypt - London 1743. pp. 173-174.

ورشيد وبولاق ومصر القديمة كما عرفت أساكن أخرى كثيرة تلك الصناعة مثل سمند والمحلة وزفتى ومنفلوط وقوص وغيرها^(١).

وقد قامت تلك الصناعة الهامة على أكتاف عدة حرف مختلفة تداولت ذلك بدءاً من تجهيز الأخشاب وتقطيعها وكان ذلك عمل طائفة النشارين إلى صقل الحديد وتشكيله في أدواته المطنوبة لتجهيز المراكب وتسييرها من مراسي وغير ذلك ، وهو ما كانت تقوم به طوائف الحدادين والخواصين والنحاسين^(٢) ثم كان على طوائف التجارين مهمة تصميم المراكب وتجميع الأخشاب وتشكيل الهياكل على أنواعها المختلفة وقد نقلت لنا إحدى الوثائق تعاقداً تم بين قائد القلعة السلطانية الشرقية

^(١) كارستن نيور : - رحلة إلى بلاد العرب وما حوفا سنة ١٧٦١ إلى ١٧٦٧ - رحلة إلى مصر - الجزء الأول - الطبعة الأولى ترجمة مصطفى ماهرة - القاهرة سنة ١٩٧٧ ص ٢٢٦-٢٢٧ .

- دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ - ١٠٤٨هـ ق ٤٣٤-٨٢٠ . محكمة رشيد الشرعية سجل ٦ لسنة ١٠٥٥هـ ق ٧٠٢ سجل ٤٨ لسنة ١٠٣٨ ق ١٢١٥ .

- محكمة دمياط الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٣هـ ق ٣ - سجل ١١٧ لسنة ١٠٧٣ ق ١٥٤ .

^(٢) ١ دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ ق ٨٢٠ .
- محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ٦ لسنة ٩٧١ ق ١٨٢-٣٠٩ .
سجل ٥٥ لسنة ١٠٩١-١٠٩٨هـ ق ٢٩٥-٥٦٠ .
- محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ ق ٩٥ .
- محكمة دمياط الشرعية سجل ١٩٠ لسنة ١١١٣ ق ١٨ .

بدمياط مع شيخ طائفة التجارين على تصميم وتنفيذ إحدى المراكب وقد شرط صاحبها عليه ما رصنته إحدى الوثائق فيما يلي (عليه هندسة الأخشاب ونجرها وإصلاحها وتسميرها على حكم العادة بأجرة قدرها ٤٠٠ نصف فضة ^(١) بأخشاب يحضرها إليه من ماله ...) ^(٢).
 وإذا انتهت عملية بناء هيكل المركب أو القارب احتاج قبل نزوله إلى صفحة الماء إلى حرفيين من طائفة (الجلائفة) وعلى هؤلاء مهمة سد المركب بالألواح الخشبية وإحكامها ثم تأمينه من تسرب المياه وذلك بأن يدفع بالكتان في الفجوات وفي الفراغات بين الألواح ثم يطلى المركب بعد ذلك بالفار ^(٣) الذي عرفته الوثائق بأنه (البياض) أو (الزفت) وذلك من خلال وثيقة تعاقد إضافية لسابقتها استكمل فيها قائد القنعة السلطانية الذي أشرنا إليه آنفاً بناء مركبه وذلك بتعاقد مع الشيخ محمد السراوي شيخ طائفة الجلائفة ^(٤) وجاء فيهما (عليه سد المركب المذكور

^(١) نصف الفضة هي العملة الرسمية التي تقاس عليها أسعار العملات المختلفة في العصر العثماني وقد عرفت باسم البارة أو الأنصاف الديوانية وقد اعتمدها الغش في نسب الفضة أو قطعها فيما عرف باسم المقاصيص - الجبرني عجائب الآثار في التراجم والأخبار - دار الجليل لبنان - ص ١٦٣ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ - ق ٥٢٩ ، ٢٦٠ لسنة ١١٧٨هـ - ١١٧٩هـ - ق ٧٠ .

^(٣) مقابلة مع مجموعة من الرويسا اللذين سبق الإشارة إليهم .

^(٤) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠هـ - ق ٥٣٠ .

بالألواح الخشبية وتسميرها ظاهراً وباطناً بالمشاق^(١) والبياض وإتمامها إلى نهاية نزول البحر بنفسه وبمن يستعين به بأجرة قدرها ٤٠٠ نصف فضة ..) ورغم شرح تلك الوثيقة لعملية الجلفطة إلا أنها تضمنت دلالة أخرى مؤداها أنها تقتضي من الأجر مثلما تحتاجه عملية نجارة المركب وتصميمه ثم تأتي عملية تجهيز المركب بالأدوات المطلوبة^(٢).

ومن أهم الطوائف التي تمد المركب بأدواتها المطلوبة لتجهيزها للملاحة طائفة (القلوعية)^(٣) التي تصنع الأثراعة المختلفة وطائفة

^(١) المشاق هو الكتان المجموع في خيال رقيقة والذي يوضع فيما بين ألواح التراكيب فيمنع تسرب الماء بين الألواح ثم تغطي الألواح بالقار لحماية حشب المركب من التسوس وضمان عدم تسرب المياه فيما بين الألواح

- اسيف : - وصف مصر الجزء الخامس - ترجمة زهير الشايب - الحلبي سنة ١٩٧٩ ص ٢١٦-٢١٧ .

^(٢) بلغت أسماء تلك الأدوات ما يزيد على سبعين اسماً تم التعرف على معظمها وتحديد أهميته ودوره في هيكل المركب أو حركة سيره أو لشحنه أو تفريغه في مقابلة مع مجموعة من الرواسا المشار إليهم وتفصيل ذلك يراجع الملحق رقم ٢ في ملاحق هذا البحث .

^(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة دعباط الشرعية - سجل ١٥٢ لسنة ١١٠٤ هـ - في ٤٢٩ ، سجل ١٥٣ لسنة ١١٠٩ ق ٢١٢ ، ٢٩ لسنة ٩٩٨ هـ في ٥٦١ ، محكمة المحلة الكبرى الشرعية : سجل ٧ لسنة ١١٣٦ ق ٣٥١ .

تصنع الأثراعة من الكتان الخالص وهي أعلى الأنواع أو من الكتان المخلط باللطن ، وتكررت صناعة الأثراعة في دعباط ورشد والإسكندرية وصمود والمولة وأغلة الكبرى وأفضل أنواعها ما كان يصنع في رشد

(الحيالين) التي تزودها بالحيال التي قامت صناعتها على خامات محلية من ألياف النخيل وقد استدعت أهمية تلك الألياف من الأجهزة الإدارية أن تحظر التعامل فيها إلا من خلال ملتزم واحد يحتكر شرائها وبيعها وقد عرفه استيف بأنه (أغا المشاق) وعليه إمداد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية باحتياجاتها من الحبال وكان عليه أن يسجل إيراداته من الألياف ومبيعاته إلى طوائف الحبالين وغيرهم في دفتر يسمى (دفتر شاهد الليف) وبلغت قيمة متحصلات ملتزم الليف في عام واحد على سبيل المثال ستة آلاف قنطار بلغ ثمنها ٨٣٣٩٥ من الأوصاف القضائية عام ١٠٢٨هـ/١٦١٨م^(١).

على أن صناعة السفن والقوارب في مصر وطوائف الحرف العاملة عليها قد اضطلعت بدور حيوي وهام في بناء وتجديد الأساطيل العثمانية الحربية والتجارية والعاملة في نقل الجنود والمهمات الرسمية كالتحبيب والبارود والاحتياجات المختلفة وذلك فيما رصدته الوثائق بصفة سنوية من أوامر إدارية (بيورلديات - خط شريف - فرماتات) كانت ترسلها السلطات العثمانية في استنبول أو الأجهزة الإدارية في القاهرة إلى الأجهزة الإدارية في مراكز تواجد طوائف الحرف العاملة مثل دمياط ورشيد وبولاق تأمرهم بنذب أعداد من أفراد تلك الطوائف للعمل في إنشاء أو صيانة مراكز حربية وغير حربية للعمل في الأسطولين البحري

- جوار : وصف مصر الجزء الرابع - ترجمة زهير الشاب - الخانجي ١٩٧٨ ص ١٨٥ - ١٨٦ .

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٦ لسنة ٩٨٣هـ - ٩٨٤هـ ق ٧٤٠ ، سجل ٦٠ لسنة ١٠٢٨هـ ق ١٢١ ، سجل ١١٨ لسنة ١٠٧٤هـ ق ٢٦٤ .
محكمة رشيد الشرعية : سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ ق ٩٥ .

- استيف : - المرجع السابق ص ١٢٠-٢١٦-٢١٧ .
حسين الهدي الروزنامي : - توبق النصار المصرية في عهد الدولة العثمانية - نشر وتحقيق د. محمد شفيق غريال - مجلد كلية الآداب المصرية - المجلد الرابع - الجزء الأول سنة ١٩٣٦ ص ٥٩ .

وقد أعقب إحدى الأوامر الإدارية (البيورلديات) التي تطلب تجهيز التجارين والجلالطة إلى السويس وثيقة جاء فيها ما يلي (علم يتضمن الجلالطة والتجارين الذين مطلوبين برسم إنشاء مركب جديد بوقف المرادية بنشر السويس المعمور من ثغر دمياط المحروس وعلم التسافير الذي بيد المعتمين المذكورين وعلم مصاريف وأجرة مراكب لتوجيههم إلى ثغر بولاق كما يبين فيه على يد فدوة الأكابر والأعيان الأمير عبد الرحمن أوده باشا مستحفظان وعلى يد سيدي خليل تابع الأمير عبد الله أغا الناظر المعين في شأن ذلك) وترصد تلك الوثيقة ظروف سفر هؤلاء الحرفيين وترتيب ذلك وتحفظ أسماء كل حرفي ومن سافر معه من تلاميذه وأجورهم العينية والتقدية وغير ذلك .

وفي سنة ١٠٩٣هـ / ١٦٨٢م اشتمت الحاجة لإرسال خمسة عشر حرفياً من التجارين والجلالطة لإعادة تأهيل وصيانة مراكب الحرمين الشريفين بالمويس والتي كان عليها القيام بنقل الغلال لأهالي مكة والمدينة والتي عرفت باسم غلال الحرمين الشريفين من مصر وهي حبوب مشتراة يتمويل من الخزينة السلطانية وذلك إضافة إلى إيسرادات الحبوب من أراضي أوقاف الحرمين الشريفين في مصر والتي كان أكبرها ما يعرف باسم وقف الدشيشة الكبرى ووقف المرادية المنسوب إلى السلطان مراد الرابع ووقف المحمدية ووقف الأحمدية وغيرها مما جمعه الوثائق تحت اسم (أوقاف الحرمين الشريفين) وتقوم تلك السفن لإضافة إلى ذلك بنقل احتياجات الحرمين الشريفين من الزيت والحصير وغير ذلك^(١) .

(١) لمزيد من التفاصيل حول تلك الغلال ومصادر التمويل لذلك والمدفوعات التقدية وسفن

الحرمين الشريفين والجهات التي كانت توزع عليها تلك الإعانات السوية يرجع إلى :

د. عبد الحميد حامد سليمان - مصر والحرمين الشريفين . بحث ألقى في الندوة الدولية

للعلاقات بين مصر والجزيرة العربية والتي نظمتها كلية الآداب جامعة القاهرة سنة ١٩٩٣ وقد

نشر هذا البحث في مجلة ندوة التاريخ الإسلامي التي تصدرها كلية دار العلوم جامعة القاهرة

سنة ١٩٩٤

وقد بلغ أجر الرجل في تلك المهمة ٢٢,٥ قرشاً بما يساوي ٩٦٧,٥٠ نصفاً من الغنمة ، غير أن تلك الأجر لم تكن مجزيةً في بعض حالاتها وقد أُخرى ذلك بعض شيوخ طوائف الحرف فأبقوا الأغنياء من الحرفيين وأجبروا الضعفاء والفقراء على السفر فشكوا إلى الديوان العالي بالقاهرة فأمر بمنع ذلك .

وعلى العكس من ذلك كان الحرفيون يسارعون إلى التعاقد مع أصحاب المراكب في الشام وغيرها للعمل في إنشاء المراكب وصيانتها لديهم نظير أجر مجزية^(١) .



^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دعاياط الشرعية سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٦ ق ١٨٠ .

وفيما يلي جدول يبين أعداد المسافرين وحرفهم في سنوات مختلفة
شهدتها فترة هذا البحث (1)

سنة	محل الإقامة	محل الوجهة	تجارين	حدادين	جلاظفة	بحارة	جملة
٩٧٣	دمياط	سويس	١٤	١١	-	-	٢٥
١٠١٠	"	بولاق	-	٩	١٥	-	٢٤
١٠٣٨	رشيد	سويس	-	٦	-	١٠	١٦
١٠٥٥	"	"	١٠	٥	-	-	١٥
١٠٧٣	دمياط	"	-	٢٠	-	-	٢٠
١١١٣	"	"	٢٢	-	٤٣	-	٦٥
١١٢٧	"	"	١٣	-	١٧	-	٣٠
١١٢٩	"	"	-	-	٢٠	-	٢٠
١١٣٠	"	"	١٧	-	١٦	-	٣٣

ويلاحظ من هذا الجدول أن التجارين والحدادين والجلاظفة هم الحرفيون المطلوبون بصفة كبيرة بينما قل استخدام البحارة الذين كانوا حين يسافرون يعملون نوتيه في السفن السلطانية ، كما يلاحظ أن السويس وما بها من دار للصناعة كانت هي المكان الدائم الذي يطلب الحرفيين للعمل بينما كانت دمياط هي المصدر الأهم لإرسال هؤلاء الحرفيين إلى وجهتهم .

(1) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط سجل ٥ لسنة ٩٧٣ ق ٢ ، سجل ٤٢ لسنة ١٠١٠هـ ق ٢٤٢ سجل ١١٧ ق ١٥٤ ، سجل ١٩٠ ق ١٨-٨٣-١٨٠ ، سجل ١٨٥ ق ٨٣-٨٦ ، سجل ١٨٧ ق ٤٦ ، سجل ١٩٠ ق ١٨ ، -محكمة رشيد سجل ٤٨ لسنة ١٣٨ ق ١٢٣١-١٢١٥ ، سجل ٦١ ق ٧٠٢ .

ثانياً : رويسا المراكب والبحارة

عمل في قيادة المراكب الشراعية النيلية على أنواعها ووظيفتها ربابنة تعلموا فنون الملاحة والإبحار منذ طفولتهم كنوتية وبحارة وامتلكوا الخبرات العملية التي كانت تؤهلهم لقيادة المراكب بطول النهر في رحلات ربما تجوب النيل من شماله إلى جنوبه في صعيد مصر ، ورغم هدوء النيل وسلامته إلا أن مخاطر مختلفة كانت تتهدد حركة الملاحة فيه خاصة في مواسم الفيضان وما ينشأ عنه من جزر بارزة أو منخفضة تحت الماء ، وفي مواسم تقلب الريح والعواصف وكان ذلك يؤدي إلى غرق العديد من المراكب أو جنوحها واقتضى التعامل مع النهر وتقلباته أن يتمتع ربابنة المراكب بمهارات ودرية وخبرة حتى أصبحت قيادة المراكب مرتبة لا يصل إليها البحارة إلا بعد عمل طويل مع ربابنة أكثر خبرة وأبعد تجربة .

وقد عرفت الوثائق المختلفة ربابنة المراكب تسمية شائعة على مدار فترة البحث هي (الرويسا) ومفردتها (ريس)^(١) .

^(١) أصل الكلمة في العربية من رأس القوم أو ترأس عليهم فهو ريس وعظمت المنزة وقلت إلى ياء ثم أذغمت لهما بعدها وعوض عنها بالشديد واستعملت في التركية (ريس) وجمعها (رؤسا) وتعني من معانيها المختلفة إضافة إلى الرئاسة صفة من يعول قيادة المراكب التجارية والحرية .

- الرمخشي - أساس البلاغة - طبعة دار الشؤون العربي بيروت سنة ١٩٨٤ ص ١٤٨ - ١٤٩ .

James -W. Red house:- Turkish and English lexicon -istanbul - 1978 new edition.p999.

وقد توارث هذه المهنة عائلات ظلت أجيال متعاقبة منها تعمل في الملاحة النيلية وانتقلت عن طريق ذلك تقاليد هذه الحرفة بشكل حفظها ووعاها واحتفظت الوثائق على اختلافها بأجيال متتابعة من العاملين كبحارة ونوتية في الملاحة النيلية ومن تلك العائلات على سبيل المثال لا الحصر عائلات شادي والصعيدي والنواساني وعوف وقليلة وعرابسي برشيد^(١)

ولأهمية دور (الرويسا) في قيادة المراكب والقوارب كانوا هم المسئولين عن سلامتها وتأمينها وشحنها وتفريغها وبلغ عوائد المراكب إلى أصحابها وإذا غرقت المركب إهمالاً من الرئيس سجن إلى أن يدفع ثمنها وإن كان ذلك على غير إهمال منه وشهد له بذلك الشهود فلا شيء عليه ولذلك تضمنت تعاقبات أصحاب المراكب مع الرويسا للعمل على مراكبهم شروطاً كانت شبه ثابتة تنحصر فيما أجملته إحدى الوثائق وشاع في غيرها وهي (على الرايس المذكور وسق السلامة وعموم البحر الأعظم على العادة وأن يدخل بها المين والموارد الآمنة) كما كانت الأطقم العاملة على المراكب تظل تعمل عليها في أحيان كثيرة

Archives de la guerre

(١)

Armeed, aridental B 6-8- Administration financial d Egypt.

(دفتر يتضمن علم محصول بنهر رشيد عن وارد المعاشات من مصر الخروسة ووارد القساير وحادلة الأرز الأبيض وغيره - ابتداء من شهر ربيع الأول سنة ١٢١٣ لغاية شهر ربيع آخر سنة ١٢١٤هـ .)

دار الوثائق القومية : - محكمة مفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ ق ٤٧ .

حتى في حالة بيعها وقد تضمنت بعض عقود البيع اشتراط المشتري تلك على البائع الذي أقتع رجاله بالعمل مع المالك الجديد (١) .

وقد كانت عقود إيجار المراكب وعقود نقل البضائع وغيرها تتم بين أصحابها والمستأجرين ويسجل فيها اسم ريس المركب (٢) الذي كان يعاونه بحارة يتراوح عددهم بين الرجل الواحد والخمسة من البحارة والنوتية بحسب حجم المركب واحتياجاته وغلب على المراكب التي يعمل عليها أصحابها أن يساعدهم أقاربهم أو أبناءهم أو إخوانهم ممن يعملون تحت رئاستهم كنوتية (٣) .

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دماط الشرعية سجل ١٨١ لسنة ١١٢٣هـ - ١١٢٦هـ ق ٣٢٢ .

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسنة ١١٦٠هـ - ١١٦٣هـ ق ٣٣٤ - سجل ٦٠ لسنة ١١٠٧ ق ٣٢٤ ، سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٦ - سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ ق ١٤٤ - ٧٤٩ - ٢٣٥ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ١٥٠٥ ، سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ ق ٨٦٥ .

- محكمة رشيد سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥ ق ٧٦٩ .

(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ ق ١٦ - ١٦١ سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٨ .

محكمة بولاق الشرعية سجل ٢ لسنة ٩٥٢ ، ٩٥٣ ق ١٠٩٩ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦ - ١١٢٠ ق ٦٣٥ .

- محكمة دماط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠ ق ٧٥ .

وقد كان الأجراء من النوتية يتقاضون أجورهم بحسب كل رحلة يسافرون فيها ورسدت بعض الوثائق أجور الواحد منهم في عدة سنوات مختلفة وقد تضمن الجدول التالي بعض ذلك ^(١)

السنة	بيان الرحلة	إلى والعودة	الأجر
٩٥٤	القااهرة	المنيا	٢٨ نصف
٩٥٥	"	البحيرة	٣٠ نصف
٩٥٥	"	المنيا	٤٠ نصف
٩٧٨	"	منفلوط	٣٠ نصف
١٠١٣	"	رشيد	٦٤ نصف

على أن الرويسا والنوتية في المراكز النيلية الملاحية الهامة كدمياط ورشيد وبولاق وغيرها الذين جمعهم طوائف حرف منظمة لم يسعوا في طوائفهم نظرائهم من الذين يقطنون في القرى والذين لم تسعهم الكثرة العديدة بحكم وضعية القرى البسيطة قياساً إلى المدن ليقيموا طوائف محلية في بلادهم كما لم يسعهم البعد المكاني فينضموا لغيرهم ومثل هؤلاء الذين أشارت إليهم الوثائق لماماً تحت اسم (المركبية) ولم يشملهم التنظيم الطائفي لبساطة التركيبة الإسمائية والمكاتبية والحرفية داخل القرى ، مثل هؤلاء كانوا يخضعون لسلطان الملتمزمين في قراهم وبالتالي يكون هؤلاء الملتمزمون قد حلوا محل شيوخ طوائف الحرف في أماكن سلطانهم ونفوذهم .

ويبدو ذلك جلياً فيما أشارت إليه وثيقة هامة تضمنت تقسيم نواحي الالتزام في قريتي العائلية والحدوراسي التسابعتين لثغر دميياط على

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل لسنة ٩٥٤ هـ ق ٤٩٩ .

- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ هـ ق ١٨ ، سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ هـ

ق ١٦

- محكمة رشيد الشرعية : سجل ٢٨ لسنة ١٠١٣ هـ ق ٥٨٩ .

الملتزمين بها حيث نكرت أن ما يخص كل ملتزم منهم إضافة إلى أراضي التزامه ومن عليها من الفلاحين والأجراء والعاطلين هو ثلاثة من التوتية (المراكبية) بما يعني أن عددهم في تلك القرية كان ستة من الرجال وأصبح بذلك على كل ملتزم أن يضمن تابعيه من المراكبية لدى أجهزة الإدارة^(١).

وقد أسهمت حرفة التوتية بدورها في تلبية احتياجات المراكب الرسمية التي تقوم بنقل البضائع والمهمات الرسمية من حيوب وبارود وجنود وغير ذلك ، وقام مشايخ طوائف البحارة والتوتية (المراكبية) بتكبير وتنظيم ذلك ورشح أن هذا الدور لم يكن على نفس مستوى ما قامت به باقي الطوائف إلا أنه كان إسهاماً مهماً في هذا الشأن وقد لجأت الإدارة في مصر إلى إجراءات تصفية حينما كانت تضطرها الظروف لذلك ففي أعقاب الوباء المشهور الذي حدثت زمن مقصود باشا سنة ١٠٥٣هـ / ١٦٤٣م والذي مات فيه أعداد بالغة الضخامة من أهالي مصر بلغ ما حصر منها ٩٦٢ ألف نفس وإزاء ذلك توقفت المراكب عن حمل الغلال من الملتزمين في الصعيد بسبب عزوف البحارة عن العمل تحت وطأة الوباء وعندها أمر مقصود باشا بالقبض على البحارة العاملين على المراكب الخاصة فأمنعت المراكب عن القدوم بالبضائع إلى القاهرة وزاد ذلك الطين بلةً وتعبيراً ابن أبي السرور البكري

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دباط الشريعة سجل ١٨١ لسنة ١١٢٣-١١٢٦ ق

٣٢٢ ، سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٢ ق ٣٠ .

(أمر الوالي بالمسك للمقدا فانتقطع الجالب وغلث الأسعار
وزاد سعر القمح واشتد الأمر الأول الغلاء ثم الوباء)^(١)

كما نقلت الوثائق أمثلة للحالات العادية ومنها سنة ٩٩٥هـ -
١٥٨٦م حيث تم إرسال ثمانين رجلاً من النوتية إلى السفن السلطانية ،
وحدث نفس الشيء عام ١٠١٠هـ / ١٦٠١م إذ توجه النوتية من مديط
إلى رشيد للعمل في المراكب السلطانية وتقاضى الواحد منهم ١٠٠ نصف
فضة قبل سفره ^(٢)

كما عرفت الملاحة النيلية أنواعاً أخرى من العناصر المساعدة فسي
تسيير المراكب وخاصة مراكب نقل الركاب ومنها (الخفان) وهو المستول
عن حراسة الخن ^(٣) .

^(١) ابن أبي السرور البكري : - الروضة الزهية في ذكر ولاية مصر والقاهرة المصرية - رسالة
ذكوره لم نشر . إعداد عفاف سعد السيد العبد . جامعة الإسكندرية سنة ١٩٩٢ ص
٤٣٨ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة دباط الشرعية سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥هـ ق ٣٣١ .
- محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠هـ ق ٥٠٩ .

^(٣) الخن هو عتقن في غاية الركب ، وللمراكب الكبير منه العان أو لها في صدرها والفساني في
لمابها وفيه تحفظ أمتعة البحارة وحاجياتهم وطفانهم وشرابهم ، أما في مراكب نقل الركاب
فتحفظ في الخن أمتعة الركاب ومصنقاتهم كما تحفظ به الأمانات المرسله مع الركب من أموال
وأمتعة إلى أربابها في الجهات المختلفة

- دار الوثائق القومية : - محكمة دباط الشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠ ق ٣٦ ،
١١٢ لسنة ١٠٧٠ ق ١٠٨ ، سجل ١٨٠ لسنة ١١٢٤ ق ٢٨٩ .

- محكمة الدقهلية سجل ١٠ لسنة ١٠٩٩ ق ٥٥٨ .

- محكمة رشيد سجل ١١٢ لسنة ١١٢٠-١١٢٢ ق ٢٦٢ .

- محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ ق ٢٤٣ .

و) (المعداوي) وهو نوتي يعمل في قوارب صغيرة تعمل في أماكن التجمعات السكانية بين ضفتي النهر لنقل الناس والبواب وغير ذلك^(١).

وتؤكد الوثائق بكثافة على اتساع قاعدة العاملين في الملاحة النيلية في مصر العثمانية من الرويسا والبحارة وغيرهم بما يجعلنا ندرك أن تلك الحرف قد شكلت عنصراً هاماً من عناصر النشاط الإنساني في مصر العثمانية عبر مدنها وقراها الواقعة على ضفاف النهر وروافده^(٢) بشكل يجعلها من الحرف البارزة والهامة وهو ما يوضح بجلاء الدور الذي لعبته الملاحة النيلية في مصر العثمانية على مستوى الوظيفة والنشاط الحرفي.



^(١) دار الوثائق القومية : - سجلات البحيرة ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧ .

- سجلات مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١١١٦ .

- سجلات بولاق سجل ٣ لسنة ١١٠٢ هـ ق ١٦٦٥ .

^(٢) ذكرت هيلين أن ريفلين عدداً من الروافد المستنقعة لمياهها من فرع دمياط وفرع رشيد ومنها ترعة القروعية وبحر شين وغيرها كما أشارت إلى دورها في حركة النقل والتجارة الداخلية ولتريد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

- هيلين ريفلين - الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر - ترجمة الدكتور أحمد عبد الرحمن مصطفى ، مصطفى الحسين - الناشر دار المعارف القاهرة لسنة ١٩٦٨ ص - ٣٠٩-٣٣٧ .

ثالثاً : أنواع المراكب وتجهيزاتها

شهدت صفحة النيل أنواعاً عديدة من المراكب والغوارب مختلفة الأشكال والحجوم والوظيفة غطت أنشطة واسعة ابتداءً من نقل البضائع والحبوب والجنود والمسافرين والمعدات والحيوانات وصيد الأسماك ، كما عرف النيل أنواعاً أخرى من المراكب المخصصة للمناسبات العامة والزينة والنزهة التي شهدتها مصر العثمانية في مواسم وفاء النيل والأعياد الدينية وشم التعميم وغير ذلك .

وفيما يلي نتناول أنواع المراكب ووظائفها :

١- مراكب نقل البضائع :

ذكرنا فيما سبق أهمية نهر النيل القصوى كطريق تجاري أكثر أمناً وأقل تكلفة وأيسر ملونة من الطرق البرية كما أنه إلى ذلك يربط مصر من شمالها إلى جنوبها وقد كفلت له روالده من الخلجان والترع أهمية إلى أهميته وهكذا استأثر النيل بالأكبر الأعظم من حركة التجارة ونقل البضائع في مصر سواء الداخلية منها أو الخارجية حيث مثلت قوس إسنا على النيل منافذ رئيسية لتجارة مصر عبر البحر الأحمر وتجاريتها مع دارفور وكروفلان وغيرها من نواحي السودان^(١) .

كما مثلت بولاق ومصر القديمة إضافة إلى دورها في تجارة مصر الداخلية منفذاً لتجارة مصر الخارجية الصادرة والواردة عبر السويس ورشيد والإسكندرية^(٢) .

^(١) Terence walz :- Trade between Egypt and bilad - al -sudan le
caire institute Francais D:archeologie orientale -1978-pp 53:57-
129 .

استيف : المرجع السابق ص ١٢٣-١٢٤

جيوار : المرجع السابق ص ٢٢٧-٢٣١ .

^(٢) تويد من التفاصيل يرجع إلى :-

وإحتياج الأمر إلى أعداد تبيرة من أفوات النقل عبر النيل من مراكب وقوارب وغير ذلك ، وقد خُلب على عملها نقل الحبوب من قمح وأرز وحمص وفول والحمولات من صنف واحد مثل الملح والبارود والتبن والحطب وغيرها . وقد تنوعت تلك المراكب شكلاً وحجماً وإن اتلفت مادة وصناعة وعملاً واشتلتت تسميات تلك المراكب حيث تضمنت أسماءً وأنواعاً مختلفة مثل الإشكيف والقياسة والزديري والعشاري والزكسي والباقوري والعقب والشنتور وغيره واتسم كل نوع بسمات ميزته عن غيره ، وقد أفادت الوثائق العديدة أن كل نوع من تلك المراكب كانت له أحجامه المختلفة وحمولته التي تراوحت في النوع الواحد بين الحجم الصغير الذي يسع شحنة بسيطة والنوع الكبير وإن اتلفت في أنها كانت تصمم بحيث يكون لها تجريف كبير ينقسم إلى عتير أو عتيرين أو ثلاثة بحسب حجم المركب توضع فيه الحمولات على اختلافها

وفي مقدمة المركب ومؤخرتها جبرتان ضمن تجريف المركب أسمتها الوثائق (الخن القدامي والخن الوراني) وهما مكاتان لتسوم البحارة وحفظ أمتعتهم والمنقولات البسيطة ، وتنتهي كل مركب بدفة تختلف في أحجامها وأشكلها باختلاف كل نوع من المراكب ، كما أن لها صاربان عليهما شراعان مثلثان كبيران وفي بعض الأنواع كان للمركب ثلاثة أشرعة ^(١) ، وكانت أطوال المراكب والقوارب تقاس بوحدة

د. عبد الحميد سليمان : - الموانئ المصرية في العصر العثماني - الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب سلسلة تاريخ المصريين العدد ٨٩ لسنة ١٩٩٥ - ٢٦٧:٢٦٦ ، ٢٨١ : ٣١٧ - ٣١٩:٣٢٥ .

^(١) لبيان خصائص كل نوع من أنواع المراكب ارجع إلى الملحق رقم (١) في ملاحق هذا البحث .

قياس ثابتة وهي (الذراع) ^(١)، وأحيانا استخدمت وحدة قياس أخرى وهي (الشبر) ولكن الذراع كان الأكثر استخداماً كما كانت حملاتها تقاس بوحدة كيل ثابتة وهي (الأرب) .
 وفيما يلي جدول يبين الحدود الدنيا والقصوى لأطوال وسعات المراكب المختلفة والتي استخدمت على مدار فترة البحث وقد اعتمدنا الذراع كوحدة قياس والأرب كوحدة سعة وذلك في الأنواع المختلفة من المراكب التي تضمنها الجدول التالي ^(٢) : -

^(١) استخدم في مصر في زمن المماليك الذراع الماشي فلما دخل العثمانيون إلى مصر أبطلوا استخدامه واستعاضوا عنه بالذراع العثماني (الذراع الإسلامي) نسبة إلى استيول وكان يزيد عن الذراع الماشي بمقدار حصة فراربط ونصف وذكر جومار أن ٧٥ ذراعاً من هذا النوع تعدل ٥٠,٣٠ متراً ، وهذا يعني أن طول الذراع الواحد يساوي ٦٧ سنتيمتر، وقد قدر إدواردلين ذلك الذراع بأن طوله هو حوالي ستة وعشرون بوصة ونصف وأشار إلى أنواع أخرى كانت تستخدم في تلك الفترة مثل الذراع البلدي وهو يوازي اثنين وعشرين بوصة ولثني البوصة ، كما كان هناك نوع آخر من الأذرع وهو الذراع المندازة ويساوي حصة وعشرين بوصة وكان يستخدم في قياس الأقمشة .

-جومار - وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل - نقله عن الفرنسية د. أيمن فؤاد سيد . الناشر الخانجي القاهرة سنة ١٩٨٨ ص ٢٣٧ .

-ابن عباس : مدافع الزهور في ولاتح الدهور - تحقيق محمد مصطفى - الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٨٤ الجزء الخامس ص ٤٤٤-٤٤٥ .

-إدوارد ولم لين : - المصريون المحدثون - شمالهم وعادقهم - نقله إلى العربية عدلي طاهر نور الناشر - الهيئة العامة للصور الثقافية ج ٢ ص ٢٥٢-٢٥٣ .

^(٢) أخذنا بيانات ذلك الجدول من العديد من الوثائق التي اختلف مضمونها ما بين وثائق يوس وأخرى للاستعمار وبعضها أفاد بيانا عن السعة والأخر أفاد بيانا عن الطول والبعض أفاد الاثنين معا وفيما يلي نرصد بعض أرقام الوثائق التي أفادت البحث في هذا الخصوص : -

م	نوع المركب	الطول		المسعة	
		من	إلى	من	إلى
١	عشارى	١٠	١٨	٢٠٠	٤٠٠
٢	شختور بنوانى	١٥	٣٠	٤٠٠	٩٠٠
٣	قياسه بترس	٥	١٥	١٠٠	٢٥٠
٤	اشكيف بنوانى	٨	١٥	١٧٥	٢٥٠
٥	زهيرى	١٨	٤٠	٥٠٠	١٥٠٠
٦	زنكى	٢٥	٤٥	٨٠٠	١٨٠٠
٧	نقىره	٨	١٥	٢٠٠	٣٥٠
٨	بالقورى	٧	١٥	١٥٠	٣٠٠
٩	قياسه	١٢	٢٥	٣٠٠	٦٠٠
١٠	عقب زهيرى	١٥	٢٨	٣٠٠	١٠٠٠
١١	شختور	١٨	٣٥	٤٠٠	٩٠٠
١٢	اشكيف نيلى	٨	٢٥	١٥٠	٥٠٠
١٣	بنوانى	٧	٢٠	٦٠	٥٠٠
١٤	قياسه بمسنة	٦	١٣	٧٠	١٥٠
١٥	اتفينى	٥	١٠	٥٠	١٠٠
١٦	غزالى	٥	١٣	١٠٠	٢٥٠

- دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣ لسنة ٩٩٢ ق ٧٥٧ -
٦٩٦-٨١٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٥٢٣ ، سجل ٣ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٢ ، سجل ٥
لسنة ١٠٧٠ ق ٥٠٩-٧٠٤-٧٣٩-١٠١٢-١٢٦٠-١٢٦٣-١٣٨٠ ، سجل
٦٨ لسنة ١١٥٠ ، ١١٧٤ ق ٦٣٨-٦٨٨ .
- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٢-٤٦-١٠-١٠٥-
١٢٨٣-١٢٦٧ ، سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ ق ٣١-١٢٦-١٣٩-١٨٩-٢٠٠-
٥٤١-٨٦٠ ، سجل ١٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ ق ٦٨٦-٤٦-٤٦٨-٢٠٥-
٥٠٩ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨-١٠٩١-٨٧-٢٩٩- محكمة ديمياط الشرعية
سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ ق ٢٢١ سجل ٣١ لسنة ٣٠٠٠ هـ ق ٥٣ .

وقراءة في الجدول السابق يتضح منها أن هناك تفاوتاً في القدرة والحمولة بدأ بارزاً في النوع الواحد حتى إن هذا التفاوت ليصل إلى الضعف في بعض الأنواع ، أما فوارق التصميم فإنها لم تكن فوارق جوهرية ، كما أنه كانت هناك أنواع قليلة الانتشار في القرن ١٦ الميلادي واختلفت تدريجياً فيما بعد ذلك ومنها (الأنغيني والباطوس والغزالي) كما استخدمت أنواع بشكل ضئيل في نقل البضائع مثل (القايق) الذي بلغ حمولته ٢٠٠ أردب من القمح و (الفلوكة) الذي بلغت حمولته ٣٠٠ أردب (١) .

كما عرف النين مراكب كانت تعمل في البحر المتوسط إلى جانب ميدانها الأصلي وهو النيل ومثل هذا النوع تضمنت وثائق بيوعه واستجاره إشارة لارتداجية دوره ومن ذلك على سبيل المثال ما جاء في بيع مركب نفيرة وصفت فيه بأنها (مركب نفيرة معدة للسفر في البحر الحلو والمالح) (٢) .

أما المراكب التي كانت تعمل في بوغازي دمياط ورشيد في فترات انحصار الماء الذي يعرض المراكب الكبيرة العاملة في البحر المتوسط للجنوح أو الغرق وذلك بنقل الحمولات منها وإليها فكانت تسمى الجروم أو النقاير وكانت تقوم في رشيد إلى جانب ذلك بنقل البضائع بين رشيد والإسكندرية وكانت تلك الأنواع مفتوحة مسطحة ذات حمولات خفيفة ويقوم عليها ربانة ماهرين خبروا البوغازين الخطرين وأجادوا التعامل

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ ق ٢٢١ - محكمة

الغربية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ - ١١٥١هـ ق ٢٥٢ - محكمة بولاق الشرعية سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٢ - ١٠٤٦ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦ - ١٢٠١ هـ ق ٣٨ - ٣١٨ - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ ق ٥٤١ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة رشيد الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١٠٥٣هـ ق ٣٩ ، سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠هـ ق ١٠٨ - محكمة دمياط الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٠٠ ق ٤٠ ، سجل ١٠٣ لسنة ١٠٦٣ ق ٢٩٩ .

مع أخطارهما (١) أما الأدوات والتجهيزات التي كانت تستخدم في المراكب فلا تكاد تختلف في كل الأنواع ولكنها تفاوتت في أعدادها وأحجامها طبقاً لحجم المركب واحتياجاته .

وكانت تلك التجهيزات والأدوات ضرورية وهامة للسماح للمراكب بالإبحار وقد درجت وثائق البيوع والاستجار للمراكب على وصف كل مركب وصفاً كاملاً بحالته وما به من آلات وتجهيزات أساسية لا غنى عنها لحركة المركب. وضمان سلامتها كما ذكرت أدوات وتجهيزات ليست على تلك الدرجة من الأهمية بحيث لا يعيق غيابها حركة سير المركب (٢) وقد اتسعت وتنوعت تلك الأدوات والتجهيزات من حيث الوظيفة والتسمية بشكل ترانفت معه أسماء عديدة واختلفت أسماء واستحدثت أخرى .

٢- مراكب نقل الركاب والبضائع :

شهدت صفحة نهر النيل أنواعاً من المراكب متوسطة الحجم كانت تقوم بدور مزدوج وهو نقل الركاب والبضائع التي تصحبهم أو نقل الحمولات ذات الأنواع المختلفة من الخضروات والفواكه والمنتجات المختلفة من الجبن والبن والأقمشة وغير ذلك وكانت مثل تلك السفن تنفرغ في مواسم نقل الحبوب إلى تلك المهمة (٣)

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة دماط الشرعية سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٦ ق ٤٢٦ .

- محكمة رشيد الشرعية سجل ٥ لسنة ٩٧٨ ق ٧١، سجل ٢٥ لسنة ١٠٠٨ ق ٢٤٤ .

- كارستن نيور - المرجع السابق ص ١٢٦-١٣٠-١٣٧

- pococke :- op.cit.p14.

-SAVARY:-op.cit pp-313-314-

(٢) بلغ عدد الأدوات والتجهيزات المستخدمة في المراكب أكثر من سبعين نوعاً وآلة ولغرض مهمة كل آلة تم الاستغناء عن ذلك بمقابلة أجريتها مع مجموعة من الروسا الذين أشرفوا إليهم قبل ذلك ويوضح الملحق رقم (٢) تفاصيل ذلك .

(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ ق ٣١٧-٢٤٣ .

سجل ١٣ لسنة ٩٨٨ ق ٢٤٦-٨٩٧-١٠٧٣ ق ١٢٥٥ .

محكمة دماط الشرعية سجل ١ لسنة ٩٥٢ ق ١٧٦ ، سجل ١٩ لسنة ٩٨٤ ق ٢٩٣

كما أنها عند الحاجة تتحول إلى وظيفة أخرى وهي نقل الجنود ، وكان النيل هو الطريق الأساسي لنقل الحملات العسكرية سواء تلك المشاركة في الجهد العسكري العثماني في جزر البحر المتوسط أو مشرق أوروبا أو التي تشارك في مطاردة العربان و العصاة أو المتمردين من الذين دارت عليهم الدائرة في أتون الصراع على النفوذ داخل مصر .

وقد كان القرن ١٨ الميلادي مسرحاً لشهد من تلك جولات وكر وفر وتبادل للأتوار بين البيوت المملوكية وأمرائها المتنافسين وقد نقل لنا الدمرداشي في الدرة المصانة الترتيب المعتادة عند خروج حملات للمشاركة في الجهد العسكري العثماني حيث أشار إلى تجمع عناصر تلك الحملات ببولاق حيث بها قائد الحملة (سردار الحملة) ثلاثة أيام إلى أن يستكمل حشده وسلاحه ثم تطلع المراكب التي تحمله مع الفوج الأول من جنوده في اليوم الرابع يتبعه على مدار ثلاثة أيام باقي قواده وجنودهم كل حسب رتبته^(١).

وتبرز في هذا الشأن تفاصيل أوسع ساققتها إحدى الوثائق التي سجلت عملية نقل الحملة العسكرية التي قادها فيطاس بك سنة ١٠٩٧ هـ/ ١٦٨٥ م ، وهي في طريقها إلى كريت واستمرت عملية نقل الجنود من ١٢ جمادي الأولى في نفس العام إلى ٢٠ من جمادي الآخرة الذي تلاه وقد شارك في ذلك ٧٥ مركب اشكيف و ٩٦ مركب نقيرة وثلاث

١١١ أحمد الدمرداش كخدا عربان : - مخطوطة الدرة للصانة في أخبار الكنانة- تحقيق د. دانيال كريسلوس والدكتور عبد الوهاب بكر - الناشر دار الزهراء - القاهرة سنة ١٩٩٢م-١٠٦-١٠٦-٢٠٢.

- مصطفى بن الحاج إبراهيم : - مجموع لطيف يشمل على وقائع مصر القاهرة من سنة ١١٠٠هـ إلى آخر تاريخ المجموع سنة ١١٥٢هـ المكتبة الوطنية- ليبيا - مخطوط رقم cod 38-391 his-Arale- ص ٢٤-١٧٦.

- أحمد شلبي بن عبد الغني : أوضح الإشارات فيمن لولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر مكتبة الخانجي سنة ١٩٧٨ ق ٥٥٩ .

مراكب بوقيري حملت ٣١٧٨٨ من الجنود ومعهم أسلحتهم ومئونتهم وقد نقل الأفراد كل أوجاق^(١) على حدة وتفاضى الربابنة أجورهم نقداً وجزءاً من ذلك عيناً متمثلاً في كميات من البكسماط^(٢) المعد لإطعام الجنود وقد ضمت تلك الوثيقة قوائم بحمولات كل مركب واسم ربابتها وأجرته التقديمية والعينية والقائد الذي يتبعه أولئك الجنود .

وقد تفاضى رويسا النقاير والمراكب في رشيد سنة ١٠٣٨هـ - ١٦٢٨م مبلغ ٢٣٣٦٣ نصف فضة عن عملية عكسية نقلوا فيها جنوداً من الأروام إلى مصر وبتعبير الوثيقة (ذلك عن أجرة مراكبهم عن حمل العسكر المحضر من الروم للتوجه لمصر المحروسة برسوم السفر للمهم السلطاني ...)^(٣) وفي سنة ١١٨٦هـ صدر فرمان من

^(١) الأوجاقات جمع أوجاق وهي فرق عسكرية بلغ عددها في مصر سبع فرق هي - مطرقة - جاويشان - جهليان - تفكجيان - مستططان - جراكسة - عزبان - ثريد من التفاصيل حول دور كل أوجاق يرجع إلى :-

حسين أفندي الروزنامي - المصغر السابق ص ١٧ وما بعدها .

^(٢) هي كلمة تركية استخدمت في اليونانية والفارسية بنفس معناها في التركية وهو أنه خبز جاف هش يتروذ به المسافرين ويقال ألفا عبرانية بمعنى الخبز المصوغ من الحنطة والمعوز مرتين ويحصل أن تكون مركبة في الفارسية من ثلث وعن سيم أي عجوز ثلاث مرات .

- د. أحمد السعيد سليمان : المرجع السابق ص ٤٢-٤٣ .

-أدي شو : كتاب الألفاظ الفارسية العربية - الناشر دار العرب للبيئاني - الطبعة الثانية

سنة ١٩٨٨ ص ٢٥

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد للشرعية مجلد ٤٨ لسنة ١٠٣٨هـ ق ١٢٨٧ ،

سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ ق ٤٧٧ .

- محكمة دمياط للشرعية سجل ٦٥ لسنة ١٠٣٠هـ ق ٧٥ .

القاهرة كان فحواه إحضار المسافر من جميع الجهات وإرسالها إلى إسلامبول واقتضى ذلك إحضار عدد من المراكب بأجور معلومة حيث يوضع فيها الرجال والسلاح ثم يرحلون إلى دمياط ومنها إلى وجهتهم وحذر الفرمان من التأخير^(١).

ولا شك أن مثل هذه الأنواع من المراكب حققت المرونة الكافية التي تتطلبها حركة الملاحة النيلية خصوصاً في ظل اتساع دورها وتنوع واختلاف ظروفها الذي تحكمه طبيعة الإنتاج والمعاملات والظروف العامة في مصر .

٣- مراكب نقل الركاب والنزلة :

كان نهر النيل الطريق الأكثر شيوعاً لحركة نقل المسافرين بين مختلف النواحي واقتضى ذلك وجود أنواع من المراكب عرفتها حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية تحت اسم (مراكب المعاش)^(٢) ومثل تلك الأنواع المخصصة لنقل الركاب كان لها قمرة كبيرة مكونة من عدة حجرات وهي ترتفع إلى عدة أقدام وتشغل حيزاً يتراوح بين ربع المركب أو ثلثها الخلفي ويقدم بها المسافرون والبخارة بينما توضع بضائع وأمتعة الركاب في باقي مساحة المركب .

وقد انتظمت من خلالها حركة نقل الركاب بين القاهرة والمدن والقرى في صعيد مصر وبلغتها ، حيث أشار أبو سالم العياشي في رحلته إلى أن خطا لمراكب نقل الركاب كان يربط بين دمياط والقاهرة وفي إطاره كسقت تخرج المراكب من دمياط إلى القاهرة يومي الاثنين والخميس من كل أسبوع وقد ذكر أنه يستقل مركبه إلى القاهرة وقد أفسرد العياشي

(١) دار المخطوطات العسومية : - محكمة الإسكندرية الشرعية سجل ١٠ عين ١٩ بحوزة تركسي

٢٢٩ق٦٤

(٢) المعاش مركب لها قمرات لإقامة الركاب من المسافرين وتعمل في الرحلات البعيدة

نيور - المرجع السابق ص ١٢٩-١٣٠ .

التمرداش - المصدر السابق ص ٢١٠ .

لملاحظاته عن البلاد الواقعة على ضفتي النهر في رحلته إلى بولاق^(١).

كما نقلت لنا إحدى وثائق محكمة ميناط الشرعية أن خنثا ملتحيا من تلك المراكب كان يقوم بنقل المسافرين من ميناط إلى البلاد الواقعة على بحيرة المنزلة وإلى الطينة حيث يسكنون البر في طريقهم من وإلى بلاد الشام^(٢)، وقامت مثل تلك المراكب بدور هام ليس في نهر النيل وحده وإنما في الخلجان والترع المتفرعة منه.

أما مراكب التنزه فقد كان منها ما امتلته عليّة القوم من الباشوات والأثرياء والأمراء وقد أنشأت المصانير المبكرة التي أرخت لدخول العثمانيين إلى مصر إلى أن السلطان سليم أثناء إقامته في مصر كان يقيم في ذهيبية في نهر النيل كان قد بناها السلطان الغوري وكانت كلها منقوشة بماء الذهب بنقوش كالتي كانت في مدرسة الغوري^(٣).

وقد اتخذ عليّة القوم من النيل وسيلة لنزهتهم وبهجتهم مستخدمين أنواعا من المراكب المجهزة للتنزه والتمتع ومنها نوع حاز اهتمامهم في العصر العثماني وحل محل حرايق الأمراء والعضاريات التي كانت تستخدم في العصر الأيوبي والمملوكي^(٤) في النزهة النيلية وهذا النوع

^(١) أبو سالم العياشي - ماء الوائد المعروف باسم الرحلة العياشية - الجزء الثاني - قاس سنة ١٨٩٨هـ - ص ٣٥٦-٣٥٧.

^(٢) Vansleb :- The present state of Egypt or Anew relation of Alate voyage into that kingdom performed in the years 1672-and 1673 - London 1678-pp-90-95.

^(٣) ابن زنبيل الرمال - آخرة المالكية الواقعة السلطان الغوري مع سليم العماوي تحقيق عبد المعب عامر ص ١٤٩.

^(٤) القلقشندي : صبح الأعشى في صناعة الإنشا - الناشر المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٦٣ ج ٤ ص ٤٧-٤٨.

كان اسمه (القايق)^(١) وهو وإن اتفق مع سميّه المستخدم فسي النقل الذي أشرنا إليه آنفاً إلا أنه يختلف عنه تماماً في الوظيفة والدور ، ومن النماذج التي استخدمت لنزّهة كبار رجال البيوت المملوكية في مصر من ذلك النوع القايق الذي امتلكه إبراهيم بك أبو الشنب أحد كبار الأمراء المماليك القاسمية في مصر في الربع الأول من القرن ١٨ الميلادي وقد وصفه أحمد شلبي بن عبد القسي بقوله (كان له أربع وعشرون مجدافاً محلاة بالذهب وكان قد جاءه من البلاد الرومية وينديوته^(٢) من الحرير)^(٣)

وعرفت مراكب الزينة أنواعاً أخرى في مصر لم تكن مستخدمة فيها وإنما انتقلت إليها من جهات أخرى ومن ذلك نوع جاء به محمد بك ابن

^(١) القايق نوع من المراكب التي كانت تستخدم في تركيا ويسمى من يصنعه القايقجي ويسمى مرفاهه بالقايقجية وله استخدامات مختلفة ، كما يطلق على القارب الصغير الذي يجري في المساء بالمجاديف أو الشراع وقد حوت العامة إلى (كيك)

-Red House :- op .cit L: p1428.

-محمد علي الأنسي :- قاموس الدراوي الامعات في منتجات اللغات- قاموس تركي علماني

-عربي ص ٤٠٩

٢- أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ١٦٤ .

دار الوثائق القومية : محكمة الغربية الشرعية سجل ١ لسنة ١١٣٣هـ-١١٥١هـ-٢٥٢ ،

محكمة بولاق سجل ٦٠ لسنة ١١٠٧ ق ٤٠ .

^(٢) البنديرة كلمة تركية مشتقة من الإيطالية وتعني الراية أو العلم .

-أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ٤٥٠ .

^(٣) أحمد شلبي بن عبد القسي : أوضح الإشارات ص ٤٤٦

أبي الثنبل أحد أمراء القاسمية من استنبول ويسمى (قنجة)^(١١) وقد تلقاها هناك هدية من الصدر الأعظم وكانت قد صممت على شاكلة (القنجة) التي كان السلطان العثماني آنذاك يستخدمها في نزواته البحرية وقد وصفها الدمرداش بقوله (قنجة بعشرين جوز مجاديف مثل قنجة بستاجي باشا التي ينزل فيها السلطان لم تساع في مؤخرها غير اثنين والدفاف وهي أعجوبة لم كانت أهل مصر يعرفوا القنجات إلا القياق وجاب لها ريس وأربعين لوندي^(١٢)) وفصل لهم شراويل وضلمان خمري وطرايش ... صارت الرجال والنساء تروح تتفرج عليها)^(١٣)

وقد استخدم الأهالي وعامة الناس لنزهاتهم التيلية التي كانوا يعتادونها في الأعياد الدينية والموائد والاحتفالات الموسمية كشتم التسميم وفتح الخليج إيدانا ببدء موسم الفيضان وغيرها أنواعا كانوا يستخدمونها

^(١١) القنجة سفينة واسعة لاستخدامات السلطان ذات مقدمة مدنية تساعدها في شق عاب الماء وهي تشبه الخفاف . - د. أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ١٧٢ .

- Redhouse: op.cit -p-1424.

^(١٢) لوندي تعني العساكر غير المنظمين الذين يستعدون لإطاد حالات التمرد التي كان يقوم لها الإنكشارية كما تطلق على العساكر العاملين على المدفعية في الأسطول والسع معناها فصيح

يطلق على البحارة . Red House : op . cit p 1645

- د. أحمد السعيد سليمان - المرجع السابق ص ١٥١-١٥٢ .

^(١٣) الدمرداش - المصدر السابق ص ٢٠٨-٢٠٩ .

- الجبروني - عجائب الآثار - الجزء الثاني ص ٢٤٩-٢٣١ .

- ابن أبي السرور البكري - الروضة الزهية ص ٣٠١-٣٠٢ .

في نهر النيل والأزبكية وبركة الفيول^(١) وغيرها من القنوات المتصلة بنهر النيل ، وكانت تلك الأنواع تسمى (البليك)^(٢).

وهناك أنواع أخرى تسمى (الحرافات) تستأجرها الأسر في مثل تلك المناسبات وتقوم بتزيينها بالأعلام وإضاءتها عند تسيرها حيث يعلنون عن سرورهم وفرحتهم بتلك المناسبات^(٣)

^(١) كانت بركة الفيول حتى نهاية القرن ١٨ بركة كبيرة جوب غربي القاهرة وكانت تطلق على أرض زراعية يسموها ماء النيل سوباً وقت الفريضان ، أما بركة الأزبكية فكانت إلى الشمال من بركة الفيول وكانت أوسع برك القاهرة وأكثرها امتلاء بالماء .

- لمزيد من التفاصيل يرجع إلى : د. عبد الرحمن زكي - عطلت القاهرة في أيام الجبري - بحث منشور ضمن أعمال ندوة عبد الرحمن الجبري التي أقامتها الجمعية التاريخية سنة ١٩٧٤ - الناشر - الهيئة العامة للكتاب ص ٤٦٧-٥٠٢ .

^(٢) البليك تعني حرفياً كما ذكرها دهاوس في معجمه الممتلكات الخاصة بالجهات الرسمية وينصرف المعنى إلى مراكب النولة ولكن الكلمة استخدمت في مصر كسمية لبعض مراكب النولة للتعامة كما استخدمت بمعنى المراكب الرسمية ومن ذلك ما ذكره الدمرداش عن سفر الصاكر والسنادرة في سفارين البليك

REDHOUSE : -op.cit. p166 :

-أحمد الدمرداش - المصدر السابق ص ٥٤-٥٥-٥٦ .

^(٣) ١ جومار : - وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل ص ٣١٦-٣٢١ .

-الجبري : المرجع السابق الجزء الثاني ص ٦٣١ .

-الحسن بن محمد الوزان : وصف أفريقيا - ترجمة عبد الرحمن حيدرة - الناشر جامعة الإمام محمد بن سعود سنة ١٣٩٩هـ - ص ٥٩٠ .

٤٤ الفوارب الصغيرة :

كانت لتلك الفوارب استخدامات عديدة حيث كانت المراكب على اختلاف وظائفها من الأنواع ذات الأحجام الكبيرة تلحق بها قوارب صغيرة تستخدمها في مآرب شتى منها أنها وسيلة الوصول إلى اليابسة حيث تنقل طاقم المراكب أو المتعاملين معهم من وإلى المركب حين تعجز تلك المراكب عن الاقتراب منها مخافة الجنوح عند ضخالة الماء ، كما تقوم تلك الفوارب بنقل حاجات أطعم المراكب التي تعوزهم أثناء رحلتهم من مأكول ومشروب من المدن أو القرى المتناثرة على ضفتي النهر.

وقد نقلت إحدى وثائق استئجار المراكب نصاً نستدل منه على ما يؤكد ذلك (.. قد أجز مراكبه الاشكيف يتبعه اشكيف المقاديف ..) والمقصود باشكيف المقاديف هو القارب الصغير ، وقد أشارت العديد من الوثائق الخاصة ببيوع أو استئجار المراكب الكبيرة ذات الأحجام الواسعة إلى تلك الفوارب التي كانت ضرورية لمثل هذا النوع من المراكب وسميت الفوارب بأسماء المراكب التابعة لها (القياسة الصغيرة التابعة للقياسة الكبيرة)^(١).

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٦ ق ٢٣٤-

٧٢١ ، سجل ٦٨ لسنة ١١٧٤/١١٥٠ ق ٨٨.

-محكمة مصر القديمة : سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ ق ٦٨٦ ، سجل ١٠٤ لسنة

١٠٨١-١٠٩١ ق ٧١٢ . - محكمة رشيد سجل ٢٨ لسنة ١٠١٠ ق ١٠١٢ .

أما الأحجام الأصغر من القوارب فقد عرفتها الوثائق بأنها (الفلاك)^(١) ومفرد ذلك الجمع هو (فلوكة) واستخدمت مثل تلك الأنواع في الصيد ونقل الأفراد وخاصة بين القرى على ضفاف النهر وفي الترع والخلجان المتفرعة منه وقد استغل فانتليب في رحلته إلى قلب الدلتا قارباً منها سار في ترعة ذكر أنها تعرف عند الأهالي ببحر بسنديلة نسبت إلى قرية تقع على تلك الترعة إلى الشمال من المنصورة وفي ذلك إشارة إلى إطلاق الأهالي على الترعة صفة البحر على سبيل المجاز وقد عرفت بعض الوثائق قطاعاً آخر من تلك الترعة إلى الشمال منها بأنها بحر البرلس ولذلك يمكن القول أن كل قطاع من الترعة أو الخلجان أو حتى نهر النيل نفسه كان ينسب إلى البلد الواقعة على ضفافه .

على أن لوناً بدائياً بسيطاً من وسائل النقل عبر النيل عرفته قطاعات من بسطاء الناس ممن أقدمهم الفقر عن استئجار مراكب لبضاعتهم كما كانت ببساطتها سبباً لذلك ومثل هؤلاء كانوا يستخدمون الأطواف ومفردها طوف وهو عبارة عن عدة أوتاسي فخارية مغلقة بإحكام يربطونها ببعضها ويضعون فوقها ألواحاً من خشب النخيل الخفيف ثم يضعون عليها حمولات من الأواني الفخارية من أنواعها المختلفة ثم يدفعونها بفروع الشجر وذلك من مناطق إنتاج تلك الأواني في الصعيد إلى حيث تباع في بولاق ومصر القديمة ومدن وقرى مصر على اختلافها

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١٤٢ .

سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٢٧ .

-محكمة الدقهلية سجل ١٥ لسنة ١١١٣-١١٥ ق ١٣٠ .

-محكمة رشيد سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ ق ٣٤٧ .

-محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٧٠ ق ٤٦٦-٤٠٢ .

محكمة اخلة الشريعة سجل ٩ لسنة ١١٥٠-١٢٤٧ ق ٣٠٤

كارستي نيور - المرجع السابق ص ١٤٠

الواقعة على ضفتي نهر النيل ، وقد تراوح طول الطوف الواحد أربعين وسبعين قنما وعرضه من ثلث إلى نصف القدم ، ويقوم على الطوف الواحد من ستة إلى ثمانية رجال يتخذون مطبخهم ويدرون معاشهم فوق هذا الطوف فإذا ما باعوا بضاعتهم عادوا من حيث جاءوا مسيرا على الأقدام^(١)

رابعاً : الموانئ والموارد :

أشرنا إلى الأهمية القصوى لنهر النيل كطريق رئيسي لتجارة مصر الداخلية والخارجية حيث امتدت على شاطئيه وعلى فروعه وما اتصل به من ترع وخلجان مراكز سكانية ريفية وحضرية ضمت الشطر الأعظم من سكان مصر ، وعلى هذا ضمت تلك المراكز مرافئ وموانئ استقبلت حركة الملاحة الصادرة منها والواردة إليها والصاعدة لها والمنحدرة عنها ولم تستثن في ذلك قرية ولا مدينة وإن برزت نسياط ورشيد وفارسكور وفوة وسمنود والمحلة الكبرى ونجوة ومنوف وبولاق ومصر القديمة وبنى سويف والمنيا ومنفلوط وجرجا وقوص وقنا وغيرها بحكم وضعيتها المحلية ومركزيتها الإدارية والاقتصادية^(٢) وكان ميناء بولاق على سبيل المثال يفص بالمراكب حيث تمثل الفترة من يونيو إلى أكتوبر

(١) كارستى نيور - المرجع السابق ص ١٤ .

(٢) دار الوثائق الومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ - سجل

٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠ - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢ .

محكمة رشيد الشرعية سجل ٨ لسنة ١٠١٠ هـ ق ١٠٣ . محكمة منفلوط سجل ١ لسنة

١١٦٩ ص ١٨١ .

- الحسن الوزان - المرجع السابق ص ٥٧٤ - ٥٨٥ - ٥٨٧ .

- كارستى نيور - المرجع السابق ص ٢٢٦ - ٢٢٧ .

- جبرار - المرجع السابق ص ٢٩٩ - ٢٣٣ .

موسماً لعمل المراكب ذات الأحجام الكبيرة بينما تعمل المراكب المتوسطة والصغرى على مدار العام^(١).

وقد اصطلحت وثائق المحاكم الشرعية على تقسيم تلك الموانىء إلى قطاعات مختلفة ومتعددة يعرف كل قطاع بأنه (موردة)^(٢) ويبلغ عرضها من أربعة أذرع إلى عشرة أذرع وطولها من عشرين ذراعاً إلى ثمانية أذرع^(٣) وقد نسبت بعض الموارد التي كانت ترسو إليها المراكب التي تعمل في نقل سلع يعينها إلى تلك السلع ومن ذلك (موردة البطيخ ، وموردة الغلال) وبعضها كان أكثر تحديداً مثل (موردة مراكب الرسالة) التي عرفتها وثائق أخرى بأنها (موردة الغلال السلطانية في دمياط) ومثلها (موردة الأنبار الشريفة بمصر القديمة) حيث كانت ترد الالتزامات العينية من الحبوب من مناطق إنتاجها في الصعيد وقد شكل تجمع لعدد من الموردرات العاملة في سلعة واحدة في بولاق وهي استقبال شحنات القمح ميناء خاصاً لتلك السلعة عرف باسم (ساحل الغلال في بولاق) وعلى هذا تكون كلمة (ساحل) قد حملت معنى ووظيفة الميناء وأية ذلك ما أطلقتها الوثائق على ميناء مدينة

^(١) - Nelly Hanna : An Urban History of Buluq in the Mamluk and ottoman periods . le caire 1983 – pp 27 – 28 .

^(٢) - الموارد أى الطرق من القعل ورد واستقامت الموارد أى الطرق وأصلها طرق الواردين - الزمخشري - أساس البلاغة ص ٤٩٦ .

^(٣) - دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ١٨٧ لسنة ١١٢٩ ص ٢٥

٢٥١ لسنة ١١٧٠ ص ٢٠٩ .

محكمة رشيد الشرعية سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ ص ٤٨٩

منوف بأنه (ساحل البحر بمنوف) حيث أشارت إلى ما به من الموارد العديدة والمراكب والتجارة ، ومثله كان (ساحل البحر بمنفلوط) الذي أطلق عليه أحيانا اسم (موردة ساحل منفلوط) كما أن كلمة موردة بذلك تكون قد اتسعت وشملت مبنى الميناء ومن ذلك تسمية الوثائق لميناء مصر القديمة الهام بأنه (موردة ميناء مصر القديمة) وكذلك تسمية ميناء قنا بأنه (موردة قنا) كما عرفت بعض الموارد بمن يعتادها من ناحية محددة حيث كان يقصدها الرويسا العاملون في الملاحة النيلية والمنتمون إلى جهة بعينها ومن ذلك (المورددة الدمياطية بفارسكور) و (موردة الأحصاص بالأطفيحية بالوجه القبلي) و (موردة السنانية بدمياط)^(١). أما المرافئ التي كانت تختص بحركة النقل في الأماكن المتقابلة من ضفتي النهر فقد عرفتھا الوثائق بأنها (المعادي) ومفرد ذلك الجمع هو معديّة ومن أشهر تلك المعادي (معادي الخبيري) جنوب مصر

(١) - دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٩ لسنة ٩٩٨ - ٩٩٩
 - ١٦٨ سجل ٥٤ لسنة ١٠٢٤ ق ١٧٠ سجل ٧٥ لسنة ١٣٧ - ١٠٣٨ ق ٣٠٨
 سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ١٤ - ١٨٧ لسنة ١١٢٩ ق ٦٥ ، ٢٧٥ لسنة ١١٩١ ق ٢٠
 - محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٨١ .
 - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٥ لسنة ١٠٨٩ - ١٠٩٠ ق ١٠١ - سجل ٥٩ لسنة
 ١١٠١ - ١١٠٦ ق ٢ سجل ٦١ لسنة ١١٦ - ١١٢٠ هـ ق ٧٤٧ .
 - محكمة مصر القديمة سجل ٩ لسنة ٩٦٩ ق ١٤٣ - سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٢٢ .
 - محكمة الباب العالي سجل ٢٥٦ لسنة ٣٧٣ ق ٣ .
 - Nelly Hanna : - ces . cit pp . 25 - 26 .

القديمة وكان بها مرسى المراكب المخصصة لتعبدة الناس والجند بين القاهرة وبلاد الصعيد حيث كان النيل في هذا المكان أضيق فسي مجراه وأسهل في اجتيازه^(١) وقد نسبت تلك المعادي إلى رجال من عربان الخبيري الذين ينتمون إلى عربان غزاة ويقال أن أول من أدارها منهم هو الحاج على الخبيري ومنه استقت اسمها كما كانت هناك معادي أخرى على جانب كبير من الأهمية تربط القاهرة بالجيزة وكانت تسمى (معادي الجيزة)^(٢) كما عرف النيل معادي مختلفة كان وجودها ضرورياً للربط الاقتصادي والسكاني عبر نهر النيل^(٣).

وقد كان لزاماً على المراكب على اختلافها ألا ترمسوا إلا في الموارد المعدة لذلك بحيث كانت عناصر الإدارة وأجهزتها في مختلف النواحي تتصدى لمن يخالف ذلك لكون ذلك ضرورياً لعمليات تقدير الرسوم على المركب وعلى شحناتها بحيث يمثل تجاهل أي مركب لتلك النظم والأعراف إشارة إلى أن هناك محاولة للتهرب أو التهرب من سداد الرسوم المستحقة على حمولة المركب تؤكد أن تتم^(٤) بما كان يعنى ضرورة تصدي الإدارة لذلك .

^(١) محمد رمزي : - القاموس الجغرافي لبلاد المصرية من عهد قدماء المصريين إلى سنة ١٩٤٥ .

القسم الثاني (البلاد الحالية) الجزء الثالث - الناشر الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤
ص ١٧-١٨ .

^(٢) الليثاني : - المصدر السابق ص ٢١-٢٣ .

الدرداش - المصدر السابق ص ١٨١-١٨٢ .

^(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة الغلة الكبرى سجل ٩ لسنة ١١٥٠-١٢٤٧ .

- محكمة البحيرة الشرعية سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧ .

^(٤) دار لوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠-١١٧٢ ق ١٢٩

كارستن نيور - المرجع السابق ص ١٢٩-١٤٠: ١٣٨

خامساً : نظم الملاحة وأساليبها :

فرضت طبيعة نهر النيل واندفاع مياهه من الجنوب إلى الشمال نفسها على أساليب الملاحة المختلفة في نهر النيل بحيث كانت المراكب والقوارب المتجهة من الجنوب إلى الشمال تعتمد على اتجاه حركة مياه النهر التي تندفع بهذا الشكل في اتجاه مستوى سطح البحر المتوسط ، أما في الرحلات التي كانت تسير عكس اتجاه تيار الماء وتدفقه فإتباعها كانت تعتمد أساساً على قوة الرياح التي إن سكنت كانت قوة البحارة الجسدية وصلابة سواعدهم بديلاً وحيداً إلى أن يتبدد سكون الريح ولهم في ذلك أنواعهم المختلفة مثل المجاديف أو المداري أو اللبان^(١).

واتسمت صناعة المراكب بصفة عامة بملاءمتها لصفحة الماء في معظم أحوال نهر النيل وربما زادت حمولات المراكب عن قدرتها وسعتها وفي مثل هذه الحالة كانت المقنعة تفوض بقدر أكبر في الماء ، وقد أمنت غائلته بينما أسهم الشكل الإسيابي لها في سهولة سيرها على أن الرياح لا تجري دائماً بما تشتهي تلك المراكب والقوارب إذ أن وثائق المحاكم الشرعية سجلت حالات عديدة فيها مراكب مختلفة الحمولة والوظيفة بفعل الريح العاصف الذي إن توافقت مع إندفاع المياه وتدفقها فإتباعه يشكل خطراً كبيراً وكان على شهود الحال أن يتقدموا بشهادتهم للقاضي الشرعي لإدانة من قصر وأهمل من الرويسا وتسبب بإهماله في إغراق المراكب وإتلاف حمولتها حتى يحاسب بما يستحق أو لتبرئة ساحة من كان الغرق بفعل لا طاقة له على دفعه .

(١) سبق تعريف المداري أما المجاديف فإن مفردتها مجداف وهي قوائم من الخشب ذو نهايات مستطيلة توضع أطرافها المسطحة في الماء وبنائها على نوات عشية في المراكب وتستخدم لدفع المياه عكس اتجاه المركب أو القارب أما اللبان فهو حبال تربط في صاري المراكب ويقوم الوثية بجر المراكب منها سراً على الأقدام على شاطئ النهر وذلك في حالات سكون الريح .
- مقابلة مع الرباس الأباصوي إبراهيم حبة والرباس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن .
- نيور - المرجع السابق ص ١٣٠ .

وقد أظهرت إحدى الوثائق دور الشهود وطريقة استدعائهم بقولها ضمن رصدها لأحداث غرق مركب (من نوع النقيرة) كانت محملة بقليل للعنابر الرئيسية ومخازن القمح الكائنة بمصر القديمة والتي عرفتها الوثائق بأكثر من تسمية مثل الأتبار الشريفة أو العنابر الشريفة أو الشون السلطانية وقد جاء في تلك الوثيقة (حضر مندوب من قبل علي أغا الناظر على العنبر الشريف بمصر القديمة لكشف وسماع أخبار الرويسا الدين كانوا حادرين مع المركب الفارق بما شاهدوه وما يعلموه من ذلك وكتابه حجة في ذلك لتعرض علي من له ولاية الأمر) وتمثلت عقوبة المهملين من الرويسا في الإزام القاضي لهم بأداء ثمن المركب وحمولتها لأصحابها .

وقد أجمل شهود عيان سجلوا شهادتهم عن غرق مركب كان يعمل ١٩٥ أردبا من القمح بولاية الأسمونين في طريقه إلى مصر القديمة أسباب غرق ذلك المركب بقولهم (كان ذلك بسبب الريح العاصف وتراكم الأمواج) وفي تفصيل أوسع وصف آخرون غرق مركب التجأ إلى الشاطيء عند اشتداد الريح إلا أنها دفعت مركبا أضخم وأكبر عجز بحارته عن السيطرة عليه حين اجتمعت عليهم غضبة الريح وسرعة التيار فاندفع المركب إلى أن اصطدم بالمركب الراسي عند الشاطيء فأغرقه وصف هؤلاء تلك الحادثة بقولهم (كان القايق المرقوم مستترا بجانب البر فإذا بالمركب الكبيرة منحدره عليه بمساعدة قوة الماء والريح فغرق القايق) وعلى ذلك أثر الكثير من الرويسا وأصحاب المركب أن تتوقف مراكزهم في فصل الشتاء عن العمل وأطلقت

الوثائق على المراكب في مثل تلك الحالات بأنها (فسى التجفير) أو (المركب المجفرة)^(١).

أما في زمن الفيضان فقد كانت الدوامات الناشئة عن سرعة اندفاع الماء من الجنوب إلى الشمال حيث المصب فشكل خطراً كبيراً كان سبباً في اصطدام المراكب ببعضها أو بجزر ناشئة في عرض المجرى المائي أو بالشواطئ ، وقد أدى ذلك إلى مشاكل كبيرة لحركة الملاحة وإن كانت مهارة الرويسا قد قللت إلى حد كبير من ذلك الخطر^(٢) وقد رصدت أحد الوثائق لشهود عيان رأوا صراع رويسا وبحارة أحد المراكب المحملة بالقمح وهي في طريقها به للأببار الشريفة^(٣) وذلك للحيلولة دون غرق مركبهم لذلك المسبب حيث نقلت عنهم الوثيقة ما يلي (أقرأوا أنهم شاهدوا المركب المذكور وهو منحدر سريع الجرى إلى أن وقف على الرملة فعالجه الرئيس المذكور وجماعته إلى أن خلاص من

(١) - التجفير هو إزالة أشعة المراكب وسائر مهماتها شتاءً لعدم السفر .

- أحمد تيمور باشا - معجم تيمور الكبير في الألقاب العامة - إعداد وتحقيق وحسين نصار .

- الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤ - الجزء الثالث ص ٣٩

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ -

٠٩١ هـ ق ١٨٩١ .

^(٣) - الأببار الشريفة هي مخازن واسعة كانت معدة لاستقبال وتخزين الحبوب القادمة من الصعيد والوجه البحري كضرائب عينية وهي تمثل بذلك مخزونا استراتيجيا لمصر ولبلاد الحرمين الشريفين وللدولة العثمانية ويشرف عليها (أمين الأببار) وقد أطلق عليه أيضا (أمين الشؤون الشريفة) كما عرفت بعض الوثائق تلك الأببار بأنها (العبر الشريف) .

- SHAW : - op . cit . p 350 .

ذلك وابتعد وأراد أن يدخل به بر السلامة فغرق وامتلاً بالماء بقضاء الله وقدره من غير ضيع لأحد ... (١).

ولأسباب السابقة إضافة إلى سبب أمنى سوف نشير إليه في حديثنا عن أمن الملاحة النيلية كانت المراكب تسير في جماعات متقاربة وذلك لكي تقدم العون لمن تحتاجه منها (٢) على أن مؤثراً سلبياً أثر على حركة الملاحة في فرع نمياط زمن التحاريق حيث يقل الماء في هذا الفرع الأمر الذي يؤدي إلى جنوح المراكب الكبيرة ولا يسمح بالملاحة إلا للأصواع صغيرة الحجم مسطحة الشكل (٣).

وقد أسهم خليج الفرعونية الواصل عبر الدلتا بين فرعى نمياط ورشيد (٤) في تلك المشكلة وذلك لانخفاض مستوى سطح الأرض في رشيد عنه في نمياط وهو الأمر الذي كانت الأجهزة الإدارية تنصدي له بسد مدخل الخليج من جهة نمياط . وقد سجل الجبرتي في تاريخه لأثر انخفاض مستوى الماء في فرع نمياط بقوله (أنقطع الجالب من جميع النواحي إلا ما تحمله المراكب الصغار بأضعاف الأجرة

(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة السجل السابق ونفس الوثيقة السابقة ،

بولاق سجل ٦٠ لسنة ١١٠٧ - ١١١٤ في ٣٢٤ .

(٢) - كارستن نيور - المراجع السابقة ص ١٣٠ .

(٣) - كارستن نيور - المرجع السابق ص ١٣٦ .

(٤) - لسبب خليج الفرعونية أو ترعة الفرعونية إلى كفر الفرعونية وهي تشق جنوب الدلتا في خط مائل من الجنوب الشرقي إلى الشمال الغربي وذلك عبر مدينة منوف بادنة من جهة فرع نمياط قرب قرية يوشس منهية إلى قرية نادر هلى فرع رشيد ... المزيد من التفاصيل يرجع إلى : - هيلين آن ريفلين - المرجع السابق ص ٣٢٤ - ٣٢٧ .

وتتعطل دواوين المكوس ...^(١) على أن ظروفها وأسبابها مختلفة. تعلق بعضها بالضرائب والرسوم والتفريم والمصادرة والسخرة وتعلق البعض الآخر بظروف الأمن وتقلبات السياسة قد أسهمت فسي التأثير الإيجابي أو السلبي على حركة الملاحة في النيل في مصر العثمانية وهو ما سوف نغرد له في حديثنا عن الملاحة من حيث الاستثمار والدور الاقتصادي و. الضرائب والمغرم وظروف الأمن المتقلبة التي عرفها ذلك النشاط .



(١) نقل الجبرتي وصفا دقيقا لذلك مع كيفية الخلاق مدخل خليج الطرغونية زمن مراد بسك وكيف اضطروا للاستعانة بحيرة أجبية لسداده دون جدوى ولزيد من التفصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :

الجبرتي - عجائب الآثار جـ ٣ ص ٥٤٩ - ٥٥٠

الفصل الثانی :

اقتصادیات الملاحة النيلية

• تصهید :

نظم الاستثمار .

فئات المستثمرين .

العوائد الاقتصادية للاستثمار في المراكب والقوارب

المهيد

أسهم تنوع النشاط الاقتصادي في مصر العثمانية سواء الزراعي أو التجاري أو الحرفي إضافة إلى وضعية مصر المتمسزة على خريطة التجارة الدولية بين الشرق والغرب والتي شهد القرنان ١٧ ، ١٨ الميلاديان عودتها بعد أن تجاوزت محنة اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح والتحول الجزئي للتجارة الدولية عبره ، أسهم ذلك كله أسهما كبيرا في الدور الذي اضطلعت به الملاحة النيلية في مصر في تلك الفترة وقد اجتمع إلى ذلك كون ذلك النشاط الهام قد شغل الحظ الأوفر من حركة النقل للتجارة في مصر العثمانية بنوعها الداخلية والخارجية وذلك لاتساع وشمول النقل المائي بشكل لم يستغرق معظم المراكز السكانية في مصر فحسب وإنما وصل ذلك كله بالمنافذ الرئيسية لتجارة مصر الخارجية عبر دمياط ورشيد والإسكندرية .

بقي القول أن الأمر على هذه الشاكلة قد جعل الملاحة النيلية تمثل ميدان رحيبا وسوقا رابحة وعنصرا فاعلا وجائبا لحركة الاستثمار وذلك على مستوى مختلف العناصر المشاركة في صناعة الاقتصاد المصري في العصر العثماني ، ولما يلي نتناول هذا الدور الذي أسهمت به الملاحة النيلية في تلك الفترة باعتبار أن المشاركة فيها والاستثمار من خلالها كان عملا يحقق عوائد هامة للمشاركين فيه والجهات المعنية به كما نعى بطبيعة ذلك النشاط والمؤثرات التي أثرت عليها إيجابا وسلبا .

أولاً : نظم الاستثمار :

عرف الاستثمار في الملاحة التيلية أنواعا مختلفة وأنشطة متنوعة شملت التملك والاستثمار والمشاركات والمبايعات في المراكب والقوارب حيث أغرت الأرباح الكبيرة⁽¹⁾ التي كان يحققها الاستثمار في المراكب قطاعات مختلفة ومستويات متعددة على المشاركة في ذلك النشاط ، وإضافة إلى ممتلكي المراكب والقوارب من الرويسا والبحارة الذين كان من الطبيعي أن يكونوا في طليعة المستثمرين بالتملك فإن عناصر مختلفة ممن لا يمتنون تلك المهنة تملكوا المراكب والقوارب وأكلوا في ذلك إدارتها لمن يثقون فيه من الرويسا والتوتية من الأجراء وقد كانوا يتعاقدون معهم مشرطين شروطا تضمن سلامة رأس المال المتمثل في وسيلة الاستثمار ووصول عوائد الاستثمار إليهم على حين كفلت الجهات الإدارية وقضاة الشرع في المحاكم المختلفة الوفاء بتلك الاتفاقات وقد مثل ذلك عنصرا لا يمكن تجاهله كواحد من أهم العناصر المشجعة على تهيئة المناخ المناسب للاستثمار في المراكب والقوارب .

ولتحقيق مزيد من الضمانات التي يأمن بها بعض المستثمرين بالتملك من غير العاملين الفعليين في الملاحة فلأنهم قد لجئوا إلى مشاركة الرويسا في رأس المال المستثمر بأنصبة متفاوتة⁽²⁾ وعلى سبيل المثال

(1) - انظر حديثا عن العوائد الاقتصادية لذلك الاستثمار وفئات المستثمرين في نفس الفصل .

(2) اعتبرت نظم الاستثمار في المراكب أن كل مركب أو قارب مهما اختلف حجمه وسعة دوره يحمل وحدة قدرها أربعة وعشرين قيراطا ويحمل كل قيراط أربعة وعشرين سهما ويخصص كل مستثمر بعدد من القيراط يناسب المبلغ الذي شارك به في امتلاك تلك الوحدة وتراوحت المشاركات بين تلك القيراط الواحد وتملك باقي القيراط ، وقد رصدت الوثائق حجم المشاركات في الوحدة الواحدة وهي المركب أو القارب حيث تراوح المشاركون بين الإثنين والعشرة من المشاركين وبماسب كل مشارك على قدر ما يتصله فيما يجنيه المركب أو القارب من أرباح وما يصبه من خسائر وما يرتب عليه من أعباء وخرائب

شارك ستة أفراد ما بين رويسا وتجار وعسكر في تملك مركب من نوع اشكيف على حين شارك ثلاثة في مركب آخر ، وفي مثال آخر شارك ريس المركب بأربعة قراريط في المركب الذي يتولى قيادته لشركائه .

على أن نظام الاستتجار قد شكل القدر الأكبر من حركة الاستثمار الاقتصادي في المراكب ويرجع سبب ذلك إلى اتساع قاعدة التملك لمن لا يمتنون المهنة وذلك سعيا وراء عوالدها وكان ذلك على حساب نسبة الممتلكين من الرويسا والبحارة والنوتية من العاملين الفعليين في مجال الملاحة النيلية .

وقد أسهم ذلك في تنشيط حركة الاستثمار في الملاحة وارتفاع دورها وتزايد أعداد وأدوات الاستثمار متمثلة في المراكب والقوارب والمستثمرين وقد نصت معظم وثائق المحاكم الشرعية المتضمنة لعقود استتجار المراكب على مدة محددة تمثل مدة كل عقد وهي ثلاثة عشر شهراً وإن رصدت وثائق أخرى قليلة لحالات استتجرت منها المراكب لمدة أقل ^(١) .

وكانت هناك شروط وإجراءات تتم في حالات البيع أو الشراء أو فسخ المشاركات أو الاستتجار أو المشاركة أو المحاسبة على عوائد المراكب تحدد نوعية المركب وطوله وحالته وهينته وثمنه وعائده ونفقاته وحصص كل شريك وطريقة أداء قيمة الاستتجار التي غالباً ما كانت على

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ ق ٨٨ ، ٩٦٢ - ٩٧٦ -

١٢٠٦ - ١٢٢٣ - ، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠ - ١١٧٤ ق ٦٢٨ - ٦٨٨

محكمة مصر القديمة سجل ٩٠ لسنة ٩٦٩ - ٩٧٠ ق ٣٦ - ١٢٦ - ١٣٩ - ٢٠٠ -

٢٤٥ - ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨٢ - ١٠٩١ لسنة ١٤٢ - ٧١٢ - ٧٧٧ - ٨٥١ -

محكمة الباب العالي سجل ٢٠٥ لسنة ١١٣١ ق ٢٨٢

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥٥ ق ١٢

١٠٣٥ - ١٠٤٦ - ١٢٨٣ .

أقساط تسدد على حد تعبير الوثائق (سلخ كل شهر) أى فسى نهايته وتحصر تلك العقود عدة المركب وألته وتجهيزاته وتلتزم المستأجر بتسليمها فى نهاية مدة الإيجار كاملة بحالة جيدة ويوضح كل عقد ما اتفق والتزم به كل طرف بخصوص الضراب أو الرسوم أو الأعباء^(١) والتي كانت تؤثر بشكل كبير فى قيمة مبالغ الاستئجار إن التزم بأدائها المستأجر وكانت مسألة خضوع المركب للحماية من عدمه والقيام بأعباء نقل الحبوب الرسمية (الرسالة) أمر لابد من استيضاحه وتبيناته فى حالات الاستئجار .

أما عقود المشاركة فكانت تحدد الأنصبة وتتضمن المحاسبات على عوائد المركب وتعتبر المركب موضع العقد هى الضامن لأداء ما عليها

^(١) نوعت الصرابت والعوائد الرسمية وغير الرسمية والأعباء المقدرة على مختلف المراكب أما الحماية فىلما كانت رسوما على مختلف الأنشطة يفاضاها بعض أصحاب النفوذ من عناصر الجهاز الإداري والعسكر لأنفسهم بدون وجه حق وكان ذلك فى مقابل إسباغ الحماية على الحرفين أو التجار أو أعضائهم من بعض الأعباء ثم تطورت إلى رسوم وعوائد تدفع بلا مقابل ، أما الرسالة فهى عملية نقل الحبوب المؤداة كالتزام عيني من مناطق إنتاجها إلى الأنبار الشريفة فى مصر القديمة وقد أترام القائمون على إدارة تلك العملية من أغوات الرسالة وأمنائها كل مراكب النقل بنقل حولىين وذلك بأسعار رمزية تكون من الأعباء المطلوبة عينا عليها وسوف نتناول شرح ذلك تفصيلا فى حديثنا عن الضراب والعوائد والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية وتزيد من التفاصيل حول الحماية وطبيعتها وأسبابها ونتائجها يرجع إلى :

— الدكتور عبد الحميد حامد سليمان — الحماية والغارم فى مصر فى العصر العثماني — المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية العدد ١٧ ، ١٨ — الناشر مؤسسة التميمي — تونس سنة ١٩٩٨ ص ٢٣٣ — ٢٧٢ .

من أعباء ورسوم بحيث رصدت بعض الوثائق حالات بيعت فيها بعض المراكب وفاءً لما عليها من ديون وأعباء وضرائب أما عقود البيع والشراء فلا بد أن توضح حالة المركب ونوعها وطولها وثمنها وبيعها ومشتريها على اعتبار أن تلك العقود كانت تمثل السندات الرسمية الدالة على ملكيتها لدى أصحابها وعليها المعول حين تقع منازعات على ملكية العين المبيعة ، كما تشمل عقود البيوع والشراء حصراً كاملاً لأنها وتجهيزاتها وبياناتها دقيقة لما تأخر عليها من عوائد أو رسوم أو حمل رسالة أو غير ذلك . وقد رصدت وثائق المحاكم الشرعية المختلف تلك الحالات رسداً دقيقاً ومكرراً بحيث بدا الأمر لتكراره عرفاً ثابتاً ونظاماً معروفاً مستقراً وإن حملت بعض التعاقبات شروطاً خاصة أملتها ظروف خاصة^(١).

على أن اتساع وتنوع قاعدة الاستثمار والمستثمرين فسي المراكب بشكل شمل قطاعات واسعة من المجتمع المصري في العصر العثماني

(١) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد الشرعية سجل ٤٦ لسنة ١٠٣٥ ق ٨٩٧ - ١٠٥٧ - ١١٠٧ ، سجل ٤ لسنة ٩٧٦ ق ٤٠ ، وسجل ٥ لسنة ٩٧٨ ق ٤٢ ، وسجل ٨ لسنة ١٠١٠ ق ٢٣٦ - محكمة مصر القديمة الشريعة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٤٦ - ١٠٥١ - ١٢٦٧ - ١٢٨٣ - ١٣٥٧ - ١٤١٩ - ١٤٣ - ١٤٣٧ - ١٤٩٦ - ، سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ - سنة ١٠٥٦ ق ٣٧ - ٤٧ - ٦٢ - ٤٦ - ٤٦٨ - ٤٨٠ - ٤٩٢ - ٥٠٢ - ٥٠٩ - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ ق ٨٨ - ٥٠٩ - ٦٧٧ - ٧٠٤ - ٧٣٩ - ٩٣١ - سجل ٦٨ - لسنة ١١٥٠ - ١١٧٤ - ق ٦٣٨ - ٦٨٨

يقتضينا أن نفرّد للجهات الرئيسية التي أسهمت بدور واضح في هذا النشاط .

١ . الاستثمار الرسمي :

حينما دخل العثمانيون إلى مصر وتحولت بعدها إلى ولاية عثمانية وجدوا أن النظم المملوكية قد اهتمت بتأمين حاجات مصر من الغلال وذلك بالاهتمام بالمخازن الموجودة في مصر القديمة التي أطلقت عليها مصادر تلك الفترة اسم .. (أهراء الغلال) وأوكلت إدارتها إلى متولي نظر الأهراء الذي كان مسئولاً عن تحصيل الغلال الواردة كضرائب عينية من مناطق الإنتاج خاصة في صعيد مصر كما كان مسئولاً عن تدبير وتوزيع ذلك^(١) .

وقد أوكلت الإدارة العثمانية لمصر تلك المسؤولية لأمين الشئون السلطانية وقد حدد قانون نامة مصر مسئولياته^(٢) وجاء منها (عليه

^(١) فزيد من التفاصيل حول نظم الإدارة في مصر المملوكية وعناصر إيرادات ومصروفات الدولة يرجع إلى : د . البومي إسماعيل - نظم المالية في مصر والشام زمن السلاطين المساليك - سلسلة تاريخ المصريين - العدد ١١٨ - الهيئة المصرية للكتاب ص ١٩٩٨ - ص ٣٨ - ٤٢ .

^(٢) - يعري النظام الإداري في مصر العثمانية إلى واجعه الصدر الأعظم إبراهيم باشا الذي قدم إلى مصر في ذي الحجة سنة ٩٣٠هـ / ١٥٢٤ م وذلك بعد القضاء على حركة التمرد التي قادها أحمد باشا الحانين وقد وضع هذا النظام معتمداً بشكل كبير على نفس النظم التي كان معمولاً بها زمن الجراكسة والتي مثلت مصدراً أساسياً لمواد وبنود قانون نامة مصر المتضمن للنظم الإدارية لمصر العثمانية وفزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى

د . سيد محمد السيد - مصر في العصر العثماني في القرن ١٦ (دراسة وثائقية في النظم الإدارية والقضائية والمالية والعسكرية) - الناشر مكتب مديوني - القاهرة سنة ١٩٩٧ ص ١٢٤ وما بعدها .

إحصاء عدد السفن الخاصة وما يمكن أن تحمله من غلال ترد إلى العنابر الأميرية من ولايات الصعيد والفيوم والبهنسا وأشمونين ومنفلوط وباقية الولايات الأخرى وحساب عدد مرات السفر التي يمكنها أن تقوم بها في العام ... وإن لم تكف هذه السفن استأجر سفناً تجارية وقدر حمولتها كذلك واجتهد في نقل الغلال السلطانية إلى العنابر بقدر المستطاع لكي لا تبقى حبة واحدة خارجها ...^(١) وقد وافق واقع الأمر ما افترضه ذلك القانون حيث قامت المراكب التابعة لجهة الأنبار الشريفة والمعمولة شراء وإدارة من الخزينة السلطانية والموارد المالية العامة في مصر بقدر كبير من تلك المسئولية وقد عرفت الوثائق تلك المراكب بأنها (السفن السلطانية) أو (المراكب الجارية في ملك السلطنة الشريفة) وكان الإشراف على تشغيل وشراء وبيع تلك المراكب يعقد لأغا أغاة الرسايل الذي يعمل تحت إشراف الباشا باعتبار أن من أهم مسئوليات الباشوات تأمين واردات القمح إلى العنابر الشريفة بمصر القديمة ثم تأمين إرساليات الحبوب إلى الحرمين الشريفين .

وقد نقلت الوثائق دلائل متعددة على تلك العلاقة والمسئولية ومنها وثيقة تتضمن بيورلدى من الوزير أبى بكر باشا إلى الأمير محمد أغاة الرسايل ببولاق لبيع بعض المراكب التي تمت مصادرتها وفاء لما عليها من التزامات مادية لم تسدد لحساب المبرى وقيام الأمير أحمد أغا أغاة

^(١) د . أحمد فؤاد مولى - قانون نامة مصر ... الذي أصدرته السلطان القانوني

حكيم مصر . ترجمة وتعليق - د . أحمد فؤاد مولى الناشر مكتبة الأنجلو - سنة ١٩٨٦

الرسائل في فترة أخرى بيع مركب شختور وصفته الوثيقة بأنه (جارى
في تصرف السلطنة الشريفة^(١)) .

وقد تحددت مهام تلك السفن في المهمات السلطانية الرسمية من نقل
جنود أو حبوب أو بارود أو غير ذلك كما أولت الإدارة العثمانية في مصر
تلك المسئوليات أهمية قصوي وجعلتها من أخطر المسئوليات حيث
أظهرت ذلك العديد من الوثائق وعلى سبيل المثال تضمن أحدها خطا
شريفيا إلى المسئولين عن إدارة وصيانة المراكب السلطانية جاء فيه ..
(ليس بخاف عليهم أن من أهم المهمات وأعظم الملمات عمارة

المراكب السلطانية وإحضار الغلال الديوانية من أقاليمها) واقتصر
عمل المراكب السلطانية على تلك المهام دون غيرها وقد نقلت إحدى
الوثائق حالة تم فيها إصلاح وترميم ' عمارة ' مركب زهيرى حمولة
١٣٠٠ أردب من القمح ويتبعه مركب صغير (قياسية) لحساب جهة
العنبر الشريف وقد أشرف على تلك العملية الأمير أحمد أمين الترسانة
السلطانية وحددت الوثيقة نطاق عمل ذلك المركب ورياسته ومسئوليتها
وأفادت جاتها من نظام العمل في المراكب الرسمية بقولها (هورياسة
محمد بن معتر البرلسي وعليه حمل غلال السلطنة الشريفة على ظهر
المركب المذكور من الوجه البحرى والخروج من عهدة ذلك بتمامه
وكماله لجهة العنبر الشريف السلطاني أسوة أمثاله ..)^(٢) كما رصدت

^(١) - دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٦٢ لسنة ١١٠٧ ق ١١٣ ،

سجل ٦٦ لسنة ١١٣٩ ق ٣٧٩ - ١١٤٣ .

^(٢) دار الوثائق القومية : محكمة دمايط الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥ ، ١٠٤٦ هـ -

ق ١٨٢-٢٥٢ . البورلدي هو أمر سلطاني صادر من الصدر الأعظم في استبول أو من الباشا ،
أما الفرمان فهو أمر قيادة أو مرسوم سلطاني عالي أو تفويض يفوضه لخاصي عسكر مصر رأس

وثيقة أخرى في تفاصيل أوسع لعملية تعاقد فيها أمين الرسالة (الأمير عابدين بك أمير اللواء الشريف السلطاني والمتحدث على العنبر الشريف وأمين الرسائل السلطانية) وذلك باعتباره المسئول والمشرف على المراكب السلطانية مع اثنين من الرويسا الذين أوكل إليهما هذا التعاقد مسئولية قيادة هذين المركبين وقد جاء في نفس نص الوثيقة ما يحدد دورهما ومسئوليتهما أمام المسئولين وهو (عليهما السفر لإحضار الغلال السلطانية وحمل الرسالة من الوجه القبلي إلى العنبر الشريف بمصر المرقوم شيئاً وأن يوسقا بمركبيهما وسق السلامة وعموم البحر

الجهاز القضائي والإداري بحكم الوضعية الدينية للدولة العثمانية إلى أحد أفراد الجهاز الإداري .

Redhouse :- op . cit p1379

محمد علي الأنسي - الدراري اللامعات في منتجات اللغات ص ١٣٧ . الأغا تجمع على أغوات وهي كلمة متعددة المعاني وتطلق على الرئيس والقائد وشيخ القبيلة كما تعني القيام بمهام إشرافية تسبب إليها مثل أغا دار السعادة وأغا الرسالة أما أغا الرسائل فإنه الرئيس المباشر لأعداد من معاونين يسمون بأغوات الرسالة وهو المسئول عن تنظيم عملية نقل الخيول التي تحمل جانباً من الضرائب العينية والإشراف على ذلك ، كما كان له مسئوليات أخرى وكسأت تلك المهمات من مسئوليات أمين البحرين إلا أن تسميته تطورت إلى الدور الأهم وهي أخصا الرسالة

د. أحمد السعيد سليمان المرجع السابق ص ١٧-٢٠ .

- Red House : - op . cit . p 146 .

فريد من التفاصيل - أنظر حديثاً عن الجهاز الإداري المشرف على الملاحة وعن الغوات التي خلقت به :-

وكذلك يرجع إلى : 139-81-shaw:-op . cit

الأعظم وألا يوضعا بالمركب المرقوم شيئاً ما عدا الغلال السلطانية
الجارية بها العادة بغير زايد على ذلك والخروج من عهدة ذلك لجهة
السلطنة الشريفة^(١).

وقد لعبت تلك المراكب دوراً هاماً وأساسياً في الملاحة النيلية وعلى
سبيل المثال بلغ عدد المراكب السلطانية التي كانت تنقل الغلال من مصر
القديمة إلى دمياط سنة ١٠٤٥هـ/١٦٣٥م ستاً وثلاثين مركباً وذلك
تمهيداً لنقلها إلى استنبول وبياس وغيرها من بلاد الأناضول وذلك
بإشراف الأمير يوسف أمين الشون السلطانية ، وقد كانت الإدارة في
مصر العثمانية تستكمل حاجاتها من المراكب والسفن بالشراء والمشاركة
في مراكب مع آخرين من الرويسا وغيرهم إضافة إلى ما تقوم بإنشائه
لحسابها الخاص من المراكب ومن ذلك قيام وكيل الأمير إيواط بك
الدفتردار بشراء مركب عقب ونصف مركب شختور ونصف نقسيرة
ومركب آخر وقاربه^(٢) بأموال من إيرادات الخزينة السلطانية تنفيذاً
لييورلدى حملته إليه أغا الرسايل السلطانية .

ولم يقتصر عمل تلك المراكب على نقل الحبوب والبضائع الرسمية
وأنما قامت بدور بارز في نقل الجنود للحملات العسكرية التي كانت
تخرج من مصر للمشاركة في الجهد العسكري العثماني وقد عرف
الدمرداش المراكب السلطانية التي تقوم بذلك الدور في أحد أدوار
عملها بأنها (سفاين البلييك) وذلك حينما حملت تلك المراكب ثلاثة
آلاف من الجنود بقيادة إبراهيم بك أبو الشنب وأحمد بك منوفية من

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ ق ٩٤-٨٦٤ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٨١ لسنة ١٠٤٥هـ-١٠٤٦ .

بولاق إلى رشيد تمهيداً لاتضمامها إلى قيودان باشا في إحدى الحملات العسكرية وفي تفسير كلمة (بيليك) أنها تعني السفن التابعة للحكومة^{٥٦}

على أن الاهتمام الكبير من الإدارة العثمانية بالسفن السلطانية شراء وإصلاحاً ومشاركة قد تراجع في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وبلغ ذلك التراجع مدهاء في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي السذي شهد زيادة الاعتماد على المراكب التجارية وتزايد عمليات السفرة والحماية والأعباء عليها بشكل تحول معه مفهوم الرسالة إلى معنى المصادرة المؤقتة أو السفرة الموسمية وقد أثر ذلك سلباً في اقتصاديات الملاحة النيلية وقلل من عوائد الاستثمار فيها خصوصاً مع تزايد الرسوم والضرائب الرسمية وغير الرسمية .

٢- الاستثمار غير الرسمي :

وفيه تحددت وتنوعت العناصر المشاركة التي لم تمنعها وتظليفتها الإدارية أو العسكرية أو مكائنها العلمية أو الدينية من المشاركة في الاستثمار في المراكب تملكاً ومشاركة واستجاراً وتمثلت تلك العناصر فيما يلي :-

أ- رجال الأوجاقات العسكرية :

نظم قانون نامة سليمان العلاقة بين رجال الأوجاقات والأهالي إذ نص على منع أفراد الأوجاقات من العمل في التجارة أو ممارسة البيع أو الشراء وغير ذلك من الأعمال المدنية إلا أن تراجع القبضة العثمانية ابتداءً من النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي قد فتح الباب أمام تلك العناصر للدخول في تلك الأنشطة على نطاق واسع^(١) .

(١) أحمد الدمرداش - الدورة الخامسة ص ٥٢-٥٥-٥٦ .

- Redhouse :- op. Cit p116

(١) د. عبد الحميد حامد سليمان : - الحماية والمغارم في مصر في العصر العثماني ص

. ٢٤٥ : ٢٥٥ .

ويحكم احتكاكهم بالملاحة مراكباً ورويساً وإدارة وإصلاحاً كان في
طلعية رجال الأوجاق الذين شاركوا بحظ وفر في ذلك النشاط كبار
رجال أوجاق عزبان وأوجاق مستحفظان^(١)

وقد رصدت العديد من الوثائق عبر سنوات النصف الثاني من القرن
١٧ الميلادي ومعظم سنوات القرن ١٨ الميلادي أمثلة ونماذج مختلفة لم
تشمل أعلى درجات الهرم العسكري في كل أوجاق وحسب وإنما شملت
عناصر ذلك الهرم على اختلافها وأسهم كل عنصر بحسب إمكاناته
وقدراته وما خوله له موقعه من النفوذ والثروة ، ومن ذلك تملك (الأمير
مصطفى كتحداً باب الشون الشريفة بمصر القديمة)^(٢) كالعديد من

^(١) كانت الفرق العسكرية العثمانية (الأوجاقات) بمصر تتكون من سبعة فرق هي مطرقة
وجاويشان وجلبان وتكجيان والجراكية وعزبان ومستحفظان ، وقد انحطت تلك الفرق في
النشاط الإداري كملتزمين وتجار على حساب دورهم العسكري خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي
وتفصيلاً النفوذ ومقاطعات الإلتزام كل حسب قلة ومكانة قادته وانحص أوجاق عزبان بمقاطعة
(البحرين والتعريف للمراكب) وهي المتضمنة للإشراف الضرابي والإداري على حركة الملاحة
واحتر كبار رجاله منصب أمين البحرين وأمين الرسالة والمعرفين ، وشاركهم على استحياء
أوجاق الإنكشارية (مستحفظان) الذي استأثر منفرداً بمقاطعات الإلتزام في جميع الموانئ عدا
السويس ، لمزيد من التفاصيل يرجع إلي :-

- أحمد شلبي عبد الغني - المصدر السابق ص ١٥٩-١٩١-٤٣٨-٤٤٢ .

- القليوبي - المصدر السابق ص ٢٤-٥٥-٥٧-٦٠ .

- حسين أفندي الروزناغي - المصدر السابق ص ٢٢:١٧ .

- عبد الحميد حامد سليمان - الحماية والمخازم ص ٢٤٥-٢٥٤ .

^(٢) كلمة كتحداً تتكون من كد عدا وتعني رب البيت واتسعت مدلولاتها فكانت تطلق على
نائب القودان وتحوّلت إلى (كحيا) على ألسنة العامة ثم تحوّلت إلى المدير أو شيخ الطائفة أو
النائب وغير ذلك وهي هنا تعني نائب أمين الأتباع المستول الأول عن الشون بمصر القديمة

المراكب المتنوعة وتأجيرها لعدد من الرويسا وقيام الشهابي أحمد بن محمد الشهير بالغوري^(١) بالمشاركة في امتلاك بعض المراكب في نهايات القرن ١٧ الميلادي إلا أنه مع بدايات العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي كان قد اتسعت ثروته حتى غدا صاحب أسطول كبير من المراكب نقل البضائع.

وقد عاصره وحذا حذوه زميله الحاج عامر بن سلطان وكان هذا الرجل قد بدأ ظهوره كأحد الرويسا للمراكب وعرفته إحدى الوثائق بأنه (من أهالي ناحية كوم أدريجة بالوجه القبلي) ثم استقر بمصر القديمة واتسعت ثروته وانتسب إلى أوجاق عزبان وأصبح أحد المعرفين التابعين لأمين البحرين وقد استغل هذا المنصب إضافة إلى علاقاته الواسعة فأصبح ذا شهرة كبيرة ، ووصفته العديد من الوثائق انطلاقاً من وظيفته ومكانته بأنه (المعروف بباب أغاة الرسالة) وعلى ذلك امتلك الرجل أسطولاً كبيراً من المراكب واحتكر عمليات نقل الحبوب الزائدة عن

Redhouse :- op . cit p1525.

^(١) عمل هذا الرجل كأحد الساعدين لأمين البحرين الذي تحولت مسئوليات منصبه بعد ذلك إلى أبا أغاة الرسائل وأطلقت الوثائق على هؤلاء الساعدين صفة (المعرفين) ومفردتها المعروف وهي وظيفة ترتبط باسم شغلها .

دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق ٣٨٢ -

٤١٦ سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦ ق ٢٣٤

الكميات التي تحملها مراكب الرسالة في مصر القديمة بأسعار النقل التجاري وحقق من ذلك ثروة طائلة^(١).

كما تشارك الأمير إبراهيم جوريجي عزبان كنتخدا حملة الغلال ببولاق وهو أحد كبار المشرفين إدارياً على ساحل الغلال ببولاق ويخضع لرئاسة أمين البحرين مع الأمير محمود أغا أمين البحرين في امتلاك عدد من المراكب وقد أجر هذان الرجلان مراكبهما لآخرين وأسبغوا على تلك المراكب حمايتهم من واقع نفوذهم وسطوتهم وكتان ذلك أمراً شائعاً في نهايات القرن ١٧ الميلادي وأصبح عرفاً سائداً وأمراً واقعاً لم تفلح جهود العديد من الباشوات في إلغائه في القرن ١٨ الميلادي ، وقد أعفى ذلك مراكب هؤلاء المنتفضين من الكثير من الأعباء والرسوم التي ناعت بها مراكب غيرهم كما أعفوا من التكاليف بنقل حمولتيهن من الحبوب فيما تعارفت عليه الوثائق بأنه (الرسالة)^(٢) .

وقد حذا الكثير من كبار رجال الأوجاقات العسكرية المختلفة حذو نظرائهم من رجال أوجاق عزبان المشرفين على الملاحة والأبواب بمصر القديمة وأدلووا بدلهم في مجال الاستثمار في المراكب امتلاكاً ومشاركة

^(١) دار الوثائق القومية : -محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠ ق٢٣٤-٢٢٧ ، سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق ٣٣٥-٣٥٧-٣٦٤-٣٦٦-٣٧٣-٣٩٢-٣٨٢ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩ ق ٣٣٤، ١٥٦ ، سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦ ق ٦٦٨-٦٧١ . سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦ ق ١٠٧-١٩٣-١٩٤-٤٥٤ ، سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤-١١٧٨ ق ٢٧٦-٣٢٠ .

وبيعاً وشراء وإيجاراً واستجاراً بنسب متفاوتة خضعت لإمكانات كل واحد منهم ، ومنهم على سبيل المثال لا الحصر^(١) :

- الأمير سليمان ابن عبد الله من أمراء أوجاق المتفرقة والذي كان ملتزماً بناحية صفت العنب التابعة لولاية البحيرة وكذلك ناحية منية عاصف بالمنوفية وقد تضمنت تركته نصف قارب ونصف مركب تشارك في امتلاكها مع بعض الرويسا الذين عملوا عليها^(٢).

- تشارك الأمير حسن جورجي عزبان مع الحاج أحمد بن منصور الدمنهوري الوزان في القطن برشيد في امتلاك مركب من نوع (القياسة بترس) وذلك بشرائها من ياتعها الرايس اسماعيل بن درغام من أهلي كفر الشيخ حسن بالبحيرة^(٣) ، وامتلك علي أودة باشي

^(١) سوف نشير إلى أرقام عدد من الوثائق التي تتضمنها سجلات من سجلات محكمة مصر القديمة وهي تضم مواد مختلفة سجل تلك ومشاركة العديد من رجال الأوجاق مختلفي المناصب والمرجات العسكرية مع الإشارة إلى شيوع ذلك في مختلف السجلات وعلى مدار معظم سنوات فترة البحث .

- محكمة مصر القديمة - سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ ق ١٣٥٧-١٣٤٦ -

١٥٠٣-١٥٥٧-٢٠٠٧ سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧هـ ق ٦٤-٤٠٣-٥٢٨-٨٦٤ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة القسمة العسكرية سجل ٣٥ لسنة ١٠٣٠ق ٥١٥ .

^(٣) ذكر محمد رمزي أن كفر الشيخ حسن كانت من توابع ناحية اللوية ثم بعثت مركز شعراخيت بالبحيرة إلى أن أنشئ مركز العمودية سنة ١٩٢٨ فالجفت به ، أما قرية ميت عاصف فقد ذكرها تحت اسم حديث هو منشأة سليمان وأشار إلى اسمها القديم وذكر أنها كانت قد سميت بالرعيوة ثم استهجن الاسم ونسب إلى أحد كبار ملاكها سنة ١٩٤١ ، أما صفت العنب فقد كانت تسمى صفت قلشان ثم ذكر أنها وردت في وصف مصر تحت اسم صفت الأمير ولقيت باسمها الحالي ولكن الوثيقة أعادت وجود هذا الاسم في القرن ١٧ الميلادي بمبايعتي أن محمد رمزي قد احتلط عليه الأمر في هذا الخصوص .

- محمد رمزي - القاموس الجغرافي ج ٢ القسم الرابع ص ١٧٩-٢٧٩-٣٣٩ .

مستحفظان وشريكه عباس أوده باشي مستحفظان عدداً من المراكب من نوع (الاشكيف والعشاري)^(١).

- تشارك (الأمير يوسف جورجى المتحدث على حطاب الديوان بمصر المحروسة)^(٢) مع الأمير (سليمان زعيم مصر القديمة وأمين السواقي السلطانية) فى ثلاثة مراكب كبيرة .

^(١) كان كل أوجاق ينقسم إلى عدد من البلوكات وكل بلوك ينقسم إلى وحدات أصغر تسمى (أودة) بمعنى الفرقة وتشمل كل أودة مائة جندي وكل عشرة تشكل بلوك ولكل وحدة رئيس يسمى (أوده باشي) وذلك العظيم العسكري كان يرأسه (باش الأوضابية) .

د- أحمد السعد سليمان - تأصيل ماورد في تاريخ الجيزي من الدخيل ص ٣٢ .

-Redhouse :-op. Cit241-242.

^(٢) دأبت الوثائق على تسمية المشرفين على مختلف عناصر النشاط الإداري والمالي بالمتحدثين أما المتحدث على حطاب الديوان فهو المستول عن تجهيز الحطاب وشرائه وتقديمه إلى المطابخ العاملة في القلعة خدمة المقيمين فيها ابتداءً بالباشا وانتهاءً برجال الأوجاقات .

أما أمين السواقي فهو المستول والمشرف على السواقي بمصر القديمة التي كانت ترفع الماء من النيل ليجري أعلى سور مجرى العيون حتى تصل إلى القلعة لسد احتياجات الموجودين بها وقد أطلقت إحدى الوثائق التي تضمنت تعيين مهندسين للإشراف على ذلك في ٢٣ جمادى الأولى سنة ١١٩٧ (أن لهم وظيفة الهندسة في الجرى السلطان المتوصل بالمياه من مصر القديمة إلى القلعة لديوان حضرة الوزراء العظام وعلى المذكورين الضبط الشافي في الصارة والهندسة بطنجري ..) وكانت تلك السواقي تتطلب حظائر وآبار وأغلاف ومهندسين وعناصر إدارية مختلفة تشرف عليها ومراكب تقوم بنقل حاجاتها من الأخشاب والأغلاف - دار الوثائق القومية - دفتر قيد المرممات الصادرة من الباب العالي لمصر المحروسة بتولية أرباب مناصب وأرباب وظائف سنة ١١٨٣ إلى سنة ١٢٠٨ - رقم عمومي ٢٠٩٦ نوعي ٣٤ - عين ٢٩ مخزن تركي ١ .

دار الوثائق القومية : محكمة مصر القديمة سجل ١٣ لسنة ١٠٧٦ - ١٠٨٠ ق ٣٥٩ ، سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٥٣ ، - محكمة القصة العسكرية سجل ١١٠٧ ق ١٦١ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ٥٦٢ .

- امتلك الأمير عثمان بيك القازدغلي أمير اللوا السلطاني وكاشف جرجا عددا من المراكب وتشارك مع آخرين عسكريين في عدد آخر^(١) .

- امتلك الأمير حسين بيك حاكم ولاية النقهيصة (قايق كبير وقايق صغير وفلوكه دجوة) وقد أجرهم للأمير أحمد ملتزم طلخا وشرنقاش في ولاية الغربية لمدة سنة واحدة بمبلغ ٢٢ ألف نصف .

- جاء في شركة الشيخ علي بن مصطفى العتباتي من طابفة عزبان أن له ثلاثة مراكب جارية في نهر النيل بلغ ثمنها ٥٠٠٠٠ نصف فضة .

- امتلك الأمير (الزيني بن عبد الباقي بن الشيخ محمد شمس الدين أمير شون الزخيرة الشريفة) عددا من المراكب مختلفة الأنواع والأحجام وتشارك في عدد آخر مع بعض الرويسا^(٢) .

- اشترك اثنان من رجال الأوجاقات واثنين من التجار واثنين من رويسا المراكب في امتلاك مركب من نوع (الأثكيف الكبير)^(٣) .

^(١) - دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٢ لسنة ١١٦٠ ق ٣٣٤ ، سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ - ١١٧٨ ق ١١ .

^(٢) أمين شون الزخيرة الشريفة هو المسئول عن استلام الحبوب الواردة من مناطق اتاجها كاترام عني في مصر القديمة وقد أطلقت على شاغل هذا المنصب عدة تسميات منها (أمين الألبار الشريفة) (أمين العير الشريف) و (ناظر العير) و (المسوق) .

- دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٣ ق ١٠٤٦ .
- الفيالي - المصدر السابق ص ٢٤ - ١٢٤ - ١٢٥ .

- SHAW : op . cit - pp - 81 - 350

^(٣) - دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤ ق ٧٨ -

ب - الرويسا والتجار :

كان طبيعيا أن يكون لطائفة الرويسا والنوتية والتجار حظ واسع فى الاستثمار فى الملاحة النيلية على اعتبار أن الفریق الأول منهم هم المباشرون الفعليون لعملية الملاحة وبالتالي سوف يكون أمرا لازما أن تتركز رؤس أموالهم فيما يفهمونه ويدبرونه ويحافظون عليه ويعلمون حجم عائده وقد كانت ثورة عمل وثراء معظم الرويسا تبدأ بالعمل على مراكب آبائهم صبيانا صغارا أو مع الغير كأجراء ثم تزداد خبراتهم ومعارفهم مع زيادة أعمارهم وتبدأ مشاركتهم فى المراكب التى يتولون قيادتها وقد كان ذلك أمرا يحمل نفعا كبيرا لمن يمتلك المراكب على اعتبار أن مشاركة الرايس فى امتلاكها مدعاة لمزيد من الاهتمام وتعظيم العوائد والمنافع ثم تتطور الأمور مع الوقت إلى تملك العديد من المراكب ، أما التجار فقد كانوا على احتكاك مباشر بتلك الطوائف وبضاعة الملاحة بحكم استثمارها بنقل غالبية البضائع المتداولة فى مصر وبالتالي كان أمرا طبيعيا أن تتجه تلك الطوائف للاستثمار فى ذلك النشاط .

على أن كبار التجار كانوا يمتلكون المراكب لتقبل بضائعهم دون غيرهم ، وسوف نضرب عدة أمثلة لتلك النوعية من ممتلكي القوارب والمراكب دون أن نحصر أعدادها فالأمر تشير إليه الوثائق بكثافة بحيث لا يكاد يخلو سجل واحد واحد من سجلات المحاكم الشرعية وخصوصا محاكم بولاق ومصر القديمة ورشيد وإسنا وجرجا ومنفلوط من تلك الحالات ومنها ما يلى :-

- تملك الرايس جاء الكريم القنلى من أهالى منفلوط عدد من المراكب العاملة بين منفلوط ومصر القديمة وبولاق وغيرها من الموانئ الواقعة على نهر النيل فى الوجه القبلى وقد أدارها هو وأولاده الذين عملوا على تلك المراكب^(١) .

- امتك الحاج على بن حسن الشهير بغليل العسال أحد كبار تجار البن مركبا عشاريا من النوع الكبير بلغ ثمنه فى قائمة تركته ثلاثين ألف

(١) - دار الوثائق القومية - محكمة منفلوط الشرعية سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٩ .

نصف ، كما امتلك مركبا آخر من الحجم الكبير من نوع الاشكيف بلغ ثمنه سبعة وثلاثين ألف نصف فضة ^(١) .

- امتلكت أسرة من رويسا المراكب هم الرايس عثمان بن سالم البراموني وأخيه وأولاده وأولاد أخيه عرفتهم جميعا الوثائق بأنهم (الرويسا بالبحر) عددا كبيرا من المراكب قاموا بقيادةها إدارتها واستعانوا بعدد آخرين الرويسا الأجراء لقيادة باقي مراكبهم ^(٢)

- امتلك الزين مراد الذي وصفته إحدى الوثائق بأنه (من أعيان مصر القديمة) عددا كبيرا من المراكب تشارك في بعضها مع عدد من الرويسا العاملين عليها وأجر بعضها لعدد آخر وأدار البعض الآخر بنفسه ويمن معه ^(٣)

- بدأ علي بن صالح الجلفاط البرلسي حياته جلفاطا في المراكب ١ ثم تحول إلى العمل نوتيا ثم ريسا ثم شارك في امتلاك المركب الذي يعمل عليه ثم تملكه متفردا بعد ذلك ثم اتسعت ثروته فشملت عددا كبيرا من المراكب المختلفة الحجم والامتساع والنوع ، ويمثل هذا الرجل مثالا ونموذجا متكررا :-

^(١) دار الوثائق القومية - سجلات القسمة العسكرية سجل ١٠٢ لسنة ١١٢٣ - ١١٢٤

ق ١٧٥٢ - ١٠١٣

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٦١ لسنة ٢١١٦ - ١١٢٠ - ق

٦٣٥ .

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٥٣ - ١٠٥٦ ق ٣٧ -

٤٦ - ٤٧

سبق التعريف بجهة الجلفاطة والعاملين فيها من الجلفاطة وطبيعتها وأهميتها

جـ - العلماء والأشراف :

... لم تحل المكانة العلمية أو الدينية أو طبيعة النشاط العلمي دون اشتراك العلماء والأشراف في الاستثمار في الملاحة النيلية خاصة وأن العلماء كانوا في أغلب الأحيان يجمعون بين طلب العلم والالتزام والتجارة^(١) بنواحي مختلفة من النشاط الاقتصادي في الريف والحضر وقد جاء في إحدى الوثائق ما يلي (لدى الحاكم الشرعي الشافعي أجز الشيخ المعتقد عنه أحمد بن المرحوم الشيخ محمد بن أبي الحريري إلى الرايس محمد بن شقير بن المرحوم عبد الواحد جميع القياسة التي بسن البنواني)^(٢).

وقد تشارك القاضي مصلح الدين بن مصطفى بن سليمان الرومي الحنفى القاضي بمحكمة بولاق الشرعية مع أحد تجار دمياط في امتلاك عدد من المراكب وامتلك بعضها كما تملك الإمام زين الدين بن عبد الرحمن الطحطاوي مركباً من نوع (النقيرة) اشتراها من الحاج عبد الله بن عبد الجواد التجار الدمياطي بمبلغ ٤٢ ريال حجر بطاقة^(٣) ، كما

^(١) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

د. محسن علي شومان - المقاطعات الحضرية في مصر من الفتح العثماني حتى أوائل القرن ١٩ الميلادي - رسالة ما جستير لم تنشر - جامعة الأزهر سنة ١٩٩٠ ص ٢٣٨ -

٢٥١-٢٥٢-٢٥٣.

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ - ١٠٥٦ ق ٣٧.

^(٣) أطلقت تسمية الريال الحجر على الريال الأسباني المتروك من القنطرة ، أما الريال الحجر الوطافة فهو الريال النمساوي وسمي كذلك نسبة لرسم نافذة عليه وقد بلغ سعر صرفه سنة ١١٧٤هـ/ ١٧٦٠م ٨٧ نصف فضة .

امتلك القاضي الشرعي بدمياط عبد الحليم الفندي عدداً من المراكب التجارية وتشارك في عدد آخر مع الرويسا العاملين عليها^(١)

أما الأشراف من السادة الوفائية فقد أسهموا بقسط كبير في النشاط الاستثماري في الملاحة النيلية وقد أوقف كثير من أتباعهم ومحبيهم عليهم العديد من المراكب^(٢) وتكريماً لهم منحتهم الدولة العثمانية حق العمل في المعادي التي تصل بين القاهرة والجيزة وسميت تلك المعادي في الوثائق باسم (الوحسة) واحترمت الأجهزة الإدارية ذلك وقصرت عليهم دون غيرهم العمل فيها بمراكبهم أو إشراك غيرهم معهم أو تأجيرها من قبلهم والانتفاع بعواتدها ، وكان بيورلدي بالتركية قد أكد على ضرورة تمكينهم وعدم معارضتهم وخاطب من قبل الإدارة المركزية في استنبول كل عناصر الإدارة المعنية بالملاحة النيلية في ولاية مصر وجاء فيه (بيورلدي شريف برأى منع معارضة سفينة

- توريد من التفاصيل عن القود والعملات المستخدمة في الفترة العثمانية وأسعار صرفها راجع:

- د. عبد الرحمن فهسي - القود المتداولة أيام الجري - أبحاث ندوة الجري ص ٥٥٣-٥٦٣

Andre Raymond :- Artisans et commercants Au caire au xviii siecle (Damas-1974 pp 20:37.

- دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٧٥ لسنة ١١٧٤-١١٧٨ ق ٣٥٠ .

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة رشيد سجل ٤٦ لسنة ١٠٣٥-١٠٣٦ ق ١٠٥٧-٨٩٧ ن

دمياط سجل ٨ لسنة ٩٧٥ ق ١٤٥-٤٤٩ .

^(٢) دار الوثائق القومية : سجلات البولن العالي سجل السنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ١٥١ .

د. محمد صبري يوسف - دور التصوف في تاريخ مصر في العصر العثماني من ١٥١٧م إلى

١٧٩٨م الناشر دار الطقوى سنة ١٩٩٤ ص ١٦٥-١٦٦-١٦٩-١٧٧ .

سادات شركة رسالة أغاسي وجيزة ومصر قديم قابيلري وكاشفي
وصوباشي وسردار بحرية سادات كبار دن سيد أبو الاكرام)

وجاء في بيورلدي آخر بالعربية يحمل نفس المعنى إلى الأجهزة
الإدارية المعنية ما يلي (نعلمهم أن من أعظم بيوت السادات بني عوف
السيد عبد الرازق ابن السيد أبو الاكرام ابن وفا دام سادته وأن من تطفه
بحر الجيزة ومصر القديمة جهة المعادي المخصوصة بالمشار إليه وذلك
خارجا عن رغبة الغير وإن من القاتون القديم ومرور الأرمنة السحيقة
أن لا أحد من الخارج يشغل مراكبه بالوحسة المذكورة خاصة ...)

وإزاء ذلك تمتع السادة الوفانية بعوائد كبيرة من تلك المعادي
وأعفيت مراكبهم من كل الرسوم والأكثر من ذلك تقاضوا أجور مراكبهم
كاملة حتى حينما كان يستعين بها أمين البحرين كما كان على الأمراء
والكشاف الذين يعبرون عن طريق تلك المعادي أن يدفعوا أجور ذلك ،
وقد رصدت إحدى الوثائق محاسبة السيد عبد الرازق أبو العطا بن وفا
مع عبد الله المعروف بالفصناوي المعادوي الذي استأجر تلك المعدة عن
مدة أربعة أشهر في سنة ١٠٨٤هـ / ١٦٧٣م وبلغ إيراده عن تلك
الفترة ١٧٣١٠ نصف فضة^(١)

وبخلاف انتفاعهم في المعادي مع ما لذلك من دور كبير كانت لهم
مراكب عديدة يمتلكونها ويؤجرونها للرويسا العاملين عليها ومن ذلك ما
رصدته إحدى الوثائق عن قيام الشيخ أبو التخصيص نجل العارف بالله
الشيخ أبو الإسماعيل بن وفا بتأجير مركب من نوع (زنكي) الحجم الكبير
إلى اثنين من الرويسا هما عمر بن عمير بن قنطيطة وولده بمبلغ ١٨
ألف نصف^(٢)

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٨٧٧-

١١١٦ .

^(٢) دار الوثائق القومية : محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات ١٠٥٣ إلى ١٠٥٦ ق ١٣

د - عناصر مختلفة .

فكرنا أن الاستثمار في المراكب والقوارب كان عنصراً جانبياً لقطاعات عديدة ومتنوعة من المجتمع المصري في الفترة المعينة بها هذه الدراسة ومن تلك العناصر النساء ومشايخ العربان والذمييين وغيرهم ، وقد أشارت الوثائق إلى بعض تلك العناصر مثل (بليقيس بنت عبد الله البيضاء التي كانت جارية للنوري علي بن الحاج علي الدين الشهير بابن مرتضى معمار باشا بالترسخانة السلطانية ...) ، وقد تضمنت تركتها عدة مراكب مختلفة الأنواع والأحجام ^(١) وشارك أهل النعمة في ذلك النشاط ومن ذلك على مسبيل المثال (الدمهي أسحق

^(١) ذكر حسين أنقدي الروزنامي في أجوبته أن معمار باشا كان له الإشراف على مشايخ طوائف البنائة والمهندسين وما يتعلق بهم وعلى هندسة المباني العامة وله عوائد على طوائفه ورتاب عيني ونقدي يتقاضاه من الخزينة السلطانية وقد ألدت الوثيقة المشار إليها أن إشرافه كان يمتد ليشمل الترسخانة السلطانية حيث تبنى ونجى عمليات الإصلاح للمراكب التي تحطكها الدولة سواء تجارية أو حربية ، وكان له حق إقامة شيوخ الطوائف الخاضعة له أو عزلم كما كان له حق الإشراف على المساجد والروايا والأوقاف هندسياً لتقرير صلاحيتها وطرفها وترميمها إن احتاج الأمر تحت إشرافه أو إشراف من يبييه .

- حسين أنقدي - المصدر السابق ص ١٨ .

- استيف - المرجع السابق ص ٥-١١٩ .

- دار الوثائق القومية: - محكمة القسمة العسكرية سجل ٤٠ لسنة ١٠٣٧هـ-١٠٣٨هـ-

المباشرة بخدمة الأمير رضوان كتحدا عزبان) الذي اشترى وتملك بعض المراكب (١).

ولم يتخلف مشايخ عربان الهوارة في الصعيد وعربان الجويلي فسي البحيرة عن الاستثمار في الملاحة النيلية خاصة وأن مصالحهم كانت تحتاج إلى ذلك النشاط وذلك من خلال نقل منتجات نواحيهم من الجنوب وغيرها التي كانت تنقل إلى أسواق استهلاكها وكان لهؤلاء المشايخ وكلاء في الموانئ النيلية الكبيرة خصوصا في مصر القديمة وبسواقي لتدبير مصالحهم ويقومونهم مقام أنفسهم في قضاء تلك المصالح وتوجيه مراكبهم وتأجيرها ومحاسبة ربابنتها ومن هؤلاء المشايخ شيخ العرب عيسى بن أحمد بن همام والحاج يحيى بن أحمد أبو عميرة شيخ عربان هوارة والأمير اسماعيل شيخ عربان الجويلي في البحيرة (٢).

جملة القول أن أسبابا مختلفة كانت وراء اتساع قاعدة المشاركين في الاستثمار في المراكب كان منها ارتفاع العوائد التي تدرها المراكب والقوارب التي كانت تجد سوقا رائجة للعمل على طول نهر النيل بما يعنيه التنقل الدائم وتقارب وتنوع البضائع والمتعاملين عليها من تعظيم لعوائد الاستثمار في تملك تلك المراكب وهو ما سوف نغرد له فيما يلي :

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٧٠ لسنة ١١٥١-١١٥٧ ق ٤٣١ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة أسنا سجل ١ لسنة ١١٧٤-١١٧٥ ق ٢٥ .

- محكمة بولاق سجل ٣ لسنة ٧٥٧ق٩٩٢ ، سجل ٧٢ لسنة

١١٦٣-١١٦٦ ق ٣٣٤ .

ثالثاً : العوائد الاقتصادية للاستثمار في الملاحة النيلية :

رغم وجود هامش للمخاطرة يتمثل في حلات غرق المراكب والقوارب أو نهبها في أوقات وظروف التراجع الأمني أو المصادرات المؤقتة أو الإجبار على السفرة عندما تشتد حاجة الإدارة لذلك ورتفع ارتفاع حجم الرسوم والضرائب والمقارم وغيرها رسمية وغير رسمية مما سوف نفرد له تفصيلاً في هذا البحث ، رغم هذا كله فإن الاستثمار في المراكب والقوارب على اختلافها ظل ميداناً جانبياً وظلت عوائده تمثل إغراء لمختلف الجهات بشكل حفظ لذلك النشاط التجاري والاقتصادي أهميته ومكائنه واستمراريته .

وعلى ذلك كانت دورة رأس المال المستثمر في الملاحة النيلية سريعة ومثمرة إلى حد كبير ، وقد رصدت الوثائق عمليتي شراء ثم استئجار لمركب من نوع الزميري العقب في سنة ١٩٧٠م / ١٥٦٢م بلغ فيها ثمنه ٩٠ دينار ذهباً ثم أجرد مشتريه لأحد الرويسا لمدة ثلاثة عشر شهراً بمبلغ ٤٠ ديناراً من الذهب وحقق بذلك ربحاً قدره ٠.٤١ / من الثمن المدفوع قبل سداد الأعباء المالية والرسوم المطلوبة على ذات المركب ، كما رصدت وثيقة أخرى في سنة ١٠٥٠هـ / ١٦٤٠م ما حققه مركب من النوع (العقب) حمولته ٦٠٠ أردب خلال أربع سنوات من أرباح صافية بلغت ٤٠٠٠ ألف نصف من الفضة وهي أرباح تزيد على الثمن الأصلي للمركب ^(١) مع الأخذ في الاعتبار أن عمر المركب المصنوع من الأخشاب المصرية يتراوح بين ستة عشر عاماً والعشرين وتجري له خلال تلك الفترة عملية إعادة التأهيل والإصلاح والترميم التي اصططلحت الوثائق ومصطلحات النوتية على تسميتها (العمرة) كل أربع سنوات

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٩ لسنة ١٩٧٠هـ ق ٤٧٣-٥٥٩ ، سجل

٤٥ لسنة ١٧٨٩ق ١٠٥٠

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١، ١١٠٨ ق ٨٧ .

وتتكلف نسبة تتراوح بين ٢٥٪ و ٣٢٪ من قيمة المركب الأصلية وتقل تلك المدة كلما تكررت عملية العمرة ^(١) .

وقد امتدنا وثيقة أخرى بما يعضد ما ألفانته سابقتها إذ تضمنت شراء نصف مركب من نوع (قياسية بسنة) حمولة ٣٥٠ أردب من القمح وتضمنت من جانب آخر استئجار ذلك النصف من قبل شريك المشتري في تلك المركب وقد قدرت الوثيقة الثمن الكلي للمركب بمبلغ ٨٠٠٠ نصف فضة بينما بلغ إيجار ذات المركب لمدة ثلاثة عشر شهراً مبلغ ٥٠٠٠ نصف فضة ، ويعني ذلك بوضوح أنها حققت ربحاً إجمالياً بلغت نسبته ٦٢.٥٪ من قيمة رأس المال وعلى الفترض أن نسبة الرسوم والضرائب والعوائد وغير ذلك الذي يتحملة هذا المركب قد تبلغ نصف ما حققه من أرباح فإنه يحقق في قرابة السنوات الأربع من الأرباح الصافية ما يساوي حجم رأس المال المستثمر فيه ، وتدعم وثيقة أخرى ما قادتنا إليه تلك الوثائق من نتائج حيث بلغ ثمن مركب من نوع (البوقيري) سعة ٢٠٠ أردب من الحبوب مبلغ ٩٦٠٠ نصف فضة بينما بلغت قيمة استئجاره لمدة ثلاثة عشر شهراً مبلغ ٦٠٠٠ نصف فضة تحقق بدورها

^(١) مقابلة مع الرئيس الأباصيري إبراهيم حبة والرئيس أبو العزم العراقي والرئيس السيد إبراهيم حبة ، وقد أفادوا عن المدد الزمنية لعمل المركب من وقت نزولها إلى صفحة النيل وحتى خروجها وعدم صلاحيتها لذلك كما أفادوا عن تكاليف العمرات ولم يتعد تقديرهم لها عمسا أكدته الوثائق المشار إليها .

- دار الوثائق القومية :- محكمة مفلوط سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ٢٠٠٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١-١١٠٨ ق ٢٨٦ سجل ١ لسنة ١١٦٩ ق ١٠٠ ، محكمة مصر القديمة
السجل السابق والوثيقة السابقة .

لمالك السفينة على وجه التقريب نفس النسبة من العائد التي أشرنا إليها
تفصلاً (١) .

وقد رصدنا من خلال الوثائق عبر سنوات مختلفة لقيم وأسعار
المراكب على اختلاف أنواعها وسعاتها وتتبعنا عوائدها لإظهار نسبة تلك
العوائد إلى الثمن الكلي وقد دار ذلك حول النتيجة التي سبقت الإشارة
إليها مع ملاحظة أن تلك العوائد لا تمثل الأرباح النهائية الخالصة لكل
مركب حيث لم تشر الوثائق إلى ما كان يدفع من تلك الأرباح كرسوم
وضرائب ذات قيم مختلفة ولمصلحة جهات وأفراد متعددة ، بقيت أهمية
الإشارة إلى أن أثمان المراكب كانت تحدد على ضوء نوع المركب أو
القارب وحالته وسعته ونوعية ألته وعددها وعم خضوعه للرهن أو
لطائلة متأخرات ضرابية أو أعباء متعلقة به لم يقم بها كإداء مهمتي
الرسالة لنقل الحبوب إلى الشون بمصر القديمة بصفة سنوية .

كما كان خضوع المركب أو القارب لحماية جهة من الجهات أو
صاحب نفوذ عنصراً ذا أثر كبير في تحديد الثمن (٢) .

على أن حالات الاستتجار كانت تتأثر بمؤثرات إضافية تتمثل في مدة
الإيجار وإن اعتمدنا في الجدول المتضمن لذلك مدداً ثابتة لكل حالة
تضمنها الجدول وهي مدة ثلاثة عشر شهراً التي يقب تحديد لها على
معظم الحالات في الوثائق على مدار سنوات الدراسة ، كما يؤثر في قيمة
الإيجار توقيت الاستتجار إذ أن الاستتجار في بداية فصل الشتاء يمثل

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٧-١٠٥٦ ق ٤٦٦ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ هـ ق ٢٠٠٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١-١١٠٨ ق ٨٧ ق ٢٨٦ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ٢٦٧-١٣٥٧ ، سجل ١٠٥ لسنة ١٠٨٧-١٠٩١ ق ١٠-٨٧-٣١١ ، سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٨ ق ١٣-٢٧ .

توقيتاً غير مناسب لتلك العملية وعلى عكس ذلك تمثل بدايسة الصيف فرصة جيدة للمؤجر وللمستأجر وذلك على اعتبار أن حجم حركة النقل في نهر النيل يرتفع بنسبة كبيرة في فصل الصيف كما أن النيل وما يتفرع عنه من مجاري مائية من ترع وخلجان يكون في حالة مناسبة للملاحة من حيث مستوى الماء فيه الذي يتأثر شتاءً وتتصل من جرائه الملاحة في أماكن عديدة مما يدفع الكثير من رويسا المراكب والقوارب إلى تخفيف الحمولات تجنباً لعواقب ضحالة الماء وما يتهدد المركب من أخطار في أثنائها^(١).

بقيت المؤثرات الأمنية والإدارية والمخاطر وعدمها والانتعاش الاقتصادي والركود وغير ذلك من المؤثرات التي كانت تتدخل بشكل واضح في تحديد نسبة الإيجار^(٢).

وفيما يلي الجدول المتضمن لأنواع المراكب وسعتها وأثمانها ومبالغ إيجارها ونسبة العائد المتمثل في قيمة الإيجار إلى الثمن الكلي^(٣)

- (١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١ ق ١٣٨-١٥٤ -
١٥٨-١٨١-١٩١-٢٠٦-٢١١-٥١١، سجل ٦٨ لسنة ١١٥٠-١١٧٤ ق ٦٧٧-
٧٠٤-٧٠٣٩-٩٣١-٩٦٢-١٠١٢-١٢٠٦-١٢٢٣-١٢٦٣-١٣٨٠-١٤١٥ .
- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ ق ٣٧-٤٦٨-٤٨٠-٤٩٢-
٥٠٢-٥٠٩ .
(٢) دار الوثائق القومية : محكمة رشيد سجل ٦٤ لسنة ١٠٦٠ ق ١٠٨-١٠٦٤-١٠٩٧ .
محكمة بولاق سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠ ق ٨٨-٥٠٩-٦٥٢-٧٠٤-٧٣٥-٧٣٩-٨٠٤-
٩٣١-٩٦٢-٩٧٦-١٢٦٠-١٣٨٠-١٤١١-١٤١٥ .
(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٩ ق ٤٧٣-٥٥٩ سجل ٣١ ق ٦٧١
سجل ٥٠ ق ٢٦٠ سجل ٤٥ ق ١٧٨٩ سجل ٦٨ ق ٦٣٨-١٣١١ سجل ٦١ لسنة
١١١٦-١١٢٠ ق ٣٨٠

السنة هجرية	نوع المركب	السمعة	الثمن	قيمة الإيجار	نسبته إلى الثمن
٩٧٠	زهري	٤٥٠٠	٩٦ دينار	٤٠	٠.٤١,٠٠
١٠٢٦	عقب	٦٠٠	٢٣٠٠ نصف	١٠٠٠	٠.٤٣,٤٧
١٠٥٣	بوقري	٢٠٠	١٢٨٠٠	٤٨٠٠	٠.٣٧,٥٠
١٠٧٠	اشكيف	١٧٥	١٤٦٠٠	٦٤٦١	٠.٤٤,٢٥
١٠٩١	قياسة	٣٥٠	٨٠٠٠	٥٠٠٠	٠.٦٢,٠٠
١١٠٥	قياسة	٢٥٠	١١٩١٦	٥٠٠٠	٠.٤١,٩٦
١١١٦	فلوكة	٣٠٠	٢٥٦٠٠	١٠٠٠٠	٠.٣٩,٨٦
١١٣٢	قانيق	٢٠٠	٣٧٤٠٠	١٥٠٠٠	٠.٤٠,١٠
١١٣٧	عقب	٦٠٠	٤٠٠٠٠	١٨٠٠٠	٠.٤٥,٠٠
١١٦٠	شختور	١٧٥	١٧٦٠٠	٦٣٠٠	٠.٣٥,٩٦
١١٦٨	اشكيف	١٥٠	١٨٠٠٠	٦٤٣٢	٠.٣٥,٧٣

على أن الوثائق ظلت على ثرائها إذ أمدتنا بتفاصيل وآليات التعامل على نقل البضائع وظروف ذلك ومؤثراته ، وإن بخلت فيما يتعلق بنقل المسافرين والركاب ، وقد تداخلت عوامل ومؤثرات مختلفة فسي تحديد شكل وقيمة نقل البضائع فعلى حين لم ترد في الوثائق تفاصيل وقيم أسعار نقل البضائع ذات الكميات الضئيلة والمتنوعة من المصنوعات كالزلع والفحار والملابس ومن الإنتاج الزراعي كالعدس والخضروات والفواكه والمنتجات الحيوانية كالزبد والجبن وغير ذلك مما كان يوجد به الريف ويجد في أسواق المراكز السكانية ذات الكثافة في المدن وراجسا وإقبالاً وكانت المراكب هي مثل تلك الحالات تحمل أنواعاً مختلفة ومتعددة

-محكمة مصر القديمة- سجل ١٠٠-٤٦٠-٤٦٦ سجل ١٠٥ ق ٨٧ سجل ١٠٩ ق ١٣-

١٦٨

- محكمة دمياط سجل ٢٥٠ ق ١٣٧-٢٤٨ . -محكمة الغربية سجل ١ ق ٢٥٢-

في المرة الواحدة حيث تحمل صغار التجار مع بضائعهم في رحلات قصيرة المسافة تربط كل مدينة بحيطها الريفي^(١).

على العكس من ذلك تناولت الوثائق تفاصيل وقيم نقل البضائع التي كان نقلها يقتضي أن تحملها المراكب دون غيرها من البضائع مثل القمح والحمص والكتان والملح والبارود والفول والتبن وغير ذلك ، وقد كانت تلك القيم تحدد على ضوء قانون العرض والطلب الذي يحدده توقيت النقل وموسمه وظروف الأمن ومسافة السفر وتوافق أو تعارض الرحلة مع اتجاه الريح والندفاع الماء بما يعنيه ذلك من يسر في سير الرحلة أو مشقة تحتاج إلى جهد عضلي ومشقة زائدة وكذلك تخضع قيم نقل البضائع إلى إمكانية إعادة شحن المراكب من ميناء تفريقها من عدمه وكون الشحنة المنقولة لمصلحة تجار عاديين أو رجال من العسكريين والإداريين السنغذيين وفيما يلي جدول يتضمن أسعار النقل التجاري العادي لبعض أنواع البضائع في سنوات مختلفة من مواليء مختلفة^(٢) :-

(١) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٤ لسنة ٩٥٤ق٣٧-٢٠٧-٨٦٨ ، سجل ٩ لسنة ٩٧٠ق١١٥٨ سجل ١٣ لسنة ٩٨٨-٩٨٩ق٢٠٧-٤٣٧-٨٤٣-١٠٧٥-١١٨٠ ، سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧ق٩٩٦-٧٣١-١٠٥٦-١٠٥٩ لسنة ١١٠١ق٢٥٣٤ ، سجل ٥ لسنة ١٠٧٠ق٧٣٥.

-محكمة دماغ سجل ٢ لسنة ٩٧٢ق٣٧٥ سجل ١٩ لسنة ٩٨٤ق٢٩٣ سجل ١٢٠ لسنة ١٠٧٥ق٣٣.

-محكمة اسنا سجل ١ لسنة ١١٧٤-١١٧٥ق٢٥-١٤٨.

-Nelly Hanna: op.cit.p27.

- جوار - المرجع السابق ص٢٣١:٢١٣-٢٥١:٢٤٧.

(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٤ ق٨٦٨ سجل ٦ ق١٨ سجل ٣٠ق٧٦٦ سجل ٣١ ق١١٨٣ سجل ٤٥ ق١١٤٦ سجل ٥٠ق١٣٨ سجل ٥٨ ق٣٥٧ سجل ٥٩ق٢٥٣٤ سجل ٦١ ق٦٢٨ .

- محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ ق ١٠٣٥ . - المدون العالي سجل ١ ق ٦٥ .

السنة هـ	النوع	وحدة الوزن أو الكيل	مكان الشحن	ميناء التفريغ	أجرة النقل للوحدة
٩٥٥	حطب	ألف شدة	سوهاج	مصر	٢٠ نصف
٩٥٥	أرز	أردب	دمياط	القديمة	نصف واحد
٩٦٧	قمح	أردب	البهنسا	بولاق	٢٠٥ نصف
١٠٢٤	قمح	أردب	بولاق	بولاق	٢٠٥ نصف
١٠٢٦	كتان	جوال	بولاق	دمياط	٢ نصف
١٠٥٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٧٠	بارود	كله	بولاق	رشيد	٢ نصف
١٠٩٧	قمح	أردب	طهطا	رشيد	٥٠٥ نصف
١١٠١	ملح	أردب	بولاق	بولاق	٢٢ نصف
١١١٦	قمح	أردب	منفلوط	برديس	٦ أنصاف
١١٢٤	حديد	قنطار	رشيد	مصر	١٦ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	جرجا	القديمة	١٢ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	منفلوط	دمياط	١٩ نصف
١١٥٦	قمح	أردب	المينا	مصر	٧ أنصاف
١١٥٦	حطب	ألف شدة	المعصق	القديمة	٣٠ نصف
.
.

غير أن النقل التجاري عبر نهر النيل وأنواته من المركب والقوارب قد شهد نظاماً آخر للتعامل بين التجار وأصحاب المراكب وربابنتها ، ويقوم ذلك النظام على أساس استئجار المركب كله لرحلة محددة من مكان إلى مكان آخر محدد في الاتفاق بين الطرفين لنقل بضائع محددة أو مختلفة لمصلحة التجار وفق مبالغ يرتضيها الطرفان ويحتكر التجار في مثل الحالات كل إمكانيات المركب وجهد العاملين عليه دون أن يكون لرويسا المراكب أن يتصرفوا على غير مصلحة وهوى التاجر ، أو أن

يكون للتاجر أن يغير مسار المرحلة أو ميناء الوصول وينتهي ذلك كله
بوصول المركب وتفريغها حيث يكون لربابنتها أن يتعاملوا وفق
مصالحهم فإن شاعوا أعادوا إلى حيث أتوا وإن شاعوا انتظروا للتعاقب
إلى رحلة جديدة حيث تتقافهم الموانئ والموارد والقرى والمدن في
رحلات طويلة تستغرق أياما وشهوراً حتى يعودوا إلى منطلقهم الأول^(١).

مما سبق يتضح طبيعة ومؤثرات الاستثمار في المراكب والسوارب
وما كانت تحقق من عوائد جعلتها ميدانا واسعا جذب عناصر مختلفة
ومتباينة أسهمت في ذلك على مستويات شملت معظم قطاعات النشاط
الإسماني في مصر العثمانية .

-
- (١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦ ق ١١٨٣
، سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠، ١٠٥٦، ق ١١٤٦ -
ق ١٧٨٩ ، سجل ٤ لسنة ٩٥٤ ق ٢٠٧ .
- محكمة القسمة العسكرية سجل ٤١ لسنة ١٠٤١ -
١٠٣٨ ق ٣٢٦ ، سجل ٢٢٢ لسنة ١٢٠٨ ق ٩٠٩ .
- محكمة ديساط الشرق سجل ١٥٢ لسنة ١٠٤ ق ٤٢٩
سجل ١٨٠ لسنة ١١٢٤ ق ٤٨ .
- محكمة رشيد سجل ٩٥ لسنة ١٠٩٧ ق ٤٧٧ .
- محكمة مصر القديمة سجل ٨٧ لسنة ٩٥٥ ق ١٠٣٥ ،
سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ٨٤٠ ق ١٣٢٨ .

الفصل الثالث

الرسوم والضرائب والأعباء على حركة الملاحة

تمهيد

أولاً : عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة

ثانياً : الرسوم والضرائب والأعباء

تصميم

إن نشاطا بهذا الاتساع والتداخل كان يدر تلك الأرباح المرتفعة ويغطي قطاعا بالغ الأهمية والحيوية للتجارة الداخلية والخارجية لمصر العثمانية إضافة إلى دوره الهام على المستويين الرسمي والأهلي في نقل البشر مدنيين وعسكريين كان طبيعيا أن يكون هدفا بارزا للمزيد من الرسوم والضرائب والأعباء المختلفة في ظروف ونظم لم تستثن نشاطا من الأنشطة من ذلك .

ومثل هذا الأمر لابد أن يكون له تأثيراته المختلفة والمتباينة على مجمل النشاط خصوصا وأن تأثيرات عدم الاستقرار السياسي في النصف الثاني من القرن ١٧ وعلى مدار القرن ١٨ الميلادي كله انعكست بصورة جلية على قطاعات التمويل الضرائبي المختلفة على اتساع النشاط الاقتصادي التي وجدت فيها العناصر المتنافسة موردا ورافدا ماليا يدعم صراعها على التفوذ والقوة ويمول اصطناع الأعوان وتنقي به مكائد الخصوم في غياب رقابة الدولة العثمانية أو بالأحرى تغييبها حينما تراجعت سلطتها معنثة في الباشوات والأوجاقات لحساب قوى محلية من الأمراء المماليك على اختلاف انتماءاتهم اخترفت المنظومة الإدارية والعسكرية في مصر العثمانية وجعلتها تدور في فلكها محكومة بظروف المناخ العام والأوضاع السياسية المتقلبة آنذاك ، ونتيجة لذلك تراكمت الرسوم والضرائب والأعباء على اختلاف تسميتها ومسمياتها وطبيعتها والجهات التي فرضتها .

على أن تناول تلك الرسوم والعوائد والأعباء يستلزم أن نرصد ابتداء عناصر الإدارة والسلطة التي حولت حق الإشراف على نشاطات الملاحة النيلية المختلفة والتي كانت انطلاقا من ذلك هي الجهات المعنية بالرسوم والضرائب والعوائد أداء وزيادة ونقصا وتنافسا .

أولاً : عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة النيلية في مصر العثمانية .

فرضت طبيعة نهر النيل نفسها على النظام الإداري المعنى بالملاحة النيلية حيث ألزم اختراق النيل لمصر من أسوان جنوباً إلى دمياط ورشيد شمالاً كل الأجهزة الإدارية للأقاليم مصر باستثناء الأطراف الشرقية والغربية أن تتعامل مع الملاحة والملاحين وأن تباشر مسؤوليات محددة يباشرها كل جهاز إداري في نطاق إقليمه ، وعلى ذلك يمكن القول أن جزءاً من الإشراف الإداري والأمني والضرائبي كان يقع على عناصر تصح تسميتها بأنها عناصر مركزية في بولاق ومصر القديمة وقد اكتسبت مركزيتها ليس من الموقع الجغرافي لهذين المينائين النهريين الرئيسيين وإنما من المركزية الإدارية المتمثلة في الأجهزة الرئيسية لإدارة ولاية مصر العثمانية ابتداءً بالباشوات والتي كانت القاهرة تمثل بوجود تلك العناصر فيها المركز الإداري الرئيسي آنذاك بينما عيّنت بالجزء الآخر عناصر إقليمية ذات مسؤوليات لا تفرج عن نطاق حدود إقليمها الجغرافي .

وقد تضمنت إحدى الوثائق ببورلديا نص صراحةً وضمناً على ما ذهبنا إليه حيث حددت فيه عناصر الأجهزة الإدارية المشرفة على الملاحة النيلية على اختلاف وظائفها ونطاق مسؤوليتها الذي شمل ثلاثة قطاعات هي قطاع الوجه البحري وقطاع بولاق ومصر القديمة وقطاع الوجه القبلي .

وجاء فيها مايلي (إلى كل واقف عليه من حكام الشريعة وأما البلاد والكشاف والأما المتكلمين في الغلال الديوانية والشون السلطانية والجاويشية والمعرفين والقباض بالوجهين القبلي والبحري ومصر وبولاق)^(١)

^(١) دار الوثائق القومية : عمدة مصر القديمة سجل ٩٧ لسنة ٩٩٩-١٠٠١هـ ق ٤٦٤ .

وتقتضينا أهمية دور كل عنصر من تلك العناصر أن نفرّد لطبيعة الدور ومسئولياته وحدوده على الترتيب الذي ذكرتهم به الوثيقة والتسمية التي عرفته بها وذلك على النحو التالي :

١. أحكام الشريعة :

تصدر من عرفتهم الوثائق بأنهم (حكام الشريعة) وهم قضاة الشرع الأجهزة الإدارية وكانت أسماؤهم تأتي في مقدمة المقصودين والمعنيين بتنفيذ الأوامر التي تصدر من السلطات الإدارية المركزية في استنبول أو من تابعها المحلية في ولاية مصر في القاهرة ، وتفسير ذلك هو طبيعة الدولة العثمانية ونهجها حيث حرصت أن تكون الشريعة الإسلامية عنواناً لها وتزاجت فيه لديها المسؤوليات الدينية والدينيّة وأصبح الحكام الشرعيين بمقتضى ذلك على رأس الجهازين القضائي والديني والإداري والسياسي^(١).

لكن مصر القديمة وبولاق باعتبارهما ضاحيتين للقاهرة فإتبعاً كانتا تعاملان معاملة أحياء القاهرة المختلفة وبالتالي كانتا تخضعان مباشرة للحاكم الشرعي للقاهرة وهو المنصب الذي استأثر به قاضي عسكر ولاية مصر وهو يمثل قمة الهرم الإداري والديني مع الباشا وعلى ذلك كان يفوض من قبله قضاة في مصر القديمة وبولاق أطلقت عليهم الوثائق

(١) تزيد من التفاصيل حول طبيعة منصب الحاكم الشرعي والفلسفة التي اتبعتها الدولة العثمانية من وراء ذلك ظروف داخلية ومسئولتهم ومواردهم المالية ومعاونتهم .. يرجع إلى :-

د. عبد الحميد حامد سليمان - المواجهات المصرية في العصر العثماني - ص ٨٦ : ١٠٨

د. ليلى عبد اللطيف أحمد - الإدارة في مصر في العصر العثماني - مطبعة جامعة عين شمس سنة

١٩٧٨ - ص ٢٩٣ : ٢٤٣ .

المختلفة صفة (النواب) شأنهما شأن محاكم أخطاط القاهرة المختلفة ولهم مباشرة اختصاصات محددة على عكس فضاء الأقاليم الذين كسبوا يشقون من المكتبة والنور مثل رئيسهم الأعلى في القاهرة قاضي عسكر ولاية مصر كل في نطاق إقليمه وبالتالي كانت حدود مسؤولياتهم المدنية والدينية واختصاصاتهم أوسع .

ويأتي شاغل هذا المنصب في كل إقليم ليشكل مع حاكم الإقليم جناحى الإدارة الدينية والمدنية ، وأمامه كان على كل رجال الإدارة أن يثبتوا المهام الموكولة إليهم ثم قيامهم بأدائها^(١).

لكن إشراف الحكام الشرعيين على تملحة وأمورها لم يكن على الاجمال إشرافاً مباشراً حيث مارست عناصر إدارية أخرى سوف يأتي ذكرها الإشراف الإداري والمالي على حركة الملاحة النيلية وطوائف تعاملين بها في نطاق الأقاليم وقد تمثل دور حكام الشرع من القضاة ونوابهم إضافة إلى ما ذكر في تلقي الأوامر الإدارية وإلزام المباشرين الفعليين بها وتوثيق عقود البيع والشراء والاستجار وتلقي ظلمات المتظلمين من أصحاب المراكب والعاملين عليها ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن تظلم بعض الصيادين من فرض ضرائب عليهم وإزاء ذلك أصدر (النايب) في محكمة مصر القديمة أمراً لعناصر الإدارة المعنية بذلك جاء فيه (خطاباً إلى كاشف الجيزة وأمين البحرين وزعيم مصر القديمة والجوريجي بها مضمونه أن لأهالي ناحية ديرالطين ستة قوارب لمساعدة تحصيل المال الميري ولم يكن عليهم خوالي ولا تكاليف من القديم إلى الآن ولم أحد يتعرض

^(١) د. ليلي عبد اللطيف أحمد - المرجع السابق ص ٢٧٦: ٢٧٣ .

لهم وقد بلغنا أن زعيم مصر القديمة وأمين السمك تعرضوا لهم وأرادوا إحداث حادثة عليهم وبذلك يتعطل المال الميري والحال أنكم تجرؤ القوارب المذكورة للناحية المذكورة على حسب معتادهم القديم ومستمر خاليتهم ولا تتعرضوا لهم بوجه من الوجوه ولا بطريق من الطرق المخالفة للمشرع الشريف ولا ندعوا أحداً منهم يعرض في حقكم ويتظلم منكم مرة أخرى

(١)

٢. الكشف :

ضم التقسيم الإداري لمصر العثمانية عدداً من الأقاليم الإدارية حملت خمسة منها اسم ولاية وهي (الغربية والمنوفية والشرقية والبحيرة وجرجا) بينما كان هناك أربعة وعشرين وحدة إدارية أصغر من ذلك وهي التي عرفت بالكشوفيات بلغت في الوجه البحري ثلاث وحدات هي بنبيس وقلوب والطرانة إلى أن استقلت فارسكور وضواحيها عن ولاية الشرقية وأصبحت كشوفية مستقلة بينما بلغت في مصر العليا أربعة عشر كشوفية ، وقد اعتبر حسين أفندي في نهايات القرن ١٨ الميلادي أن مصر تنقسم إلى أربعة عشر ولاية سبع منها في الوجه البحري ومنها في الوجه القبلي (١) .

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ : ١٠٩٦ هـ

ق ١٩٦٠ .

(٢) تزيد من التفاصيل حول التقسيم الإداري لمصر العثمانية وتطوره والتغيرات التي طرأت عليه

ونظم إدارة الأقاليم والحدود الإدارية للأقاليم وما طرأ عليها من تغيرات يرجع إلى :-

- د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الريف المصري في القرن الثامن عشر الميلادي

وقد ترأس الأجهزة الإدارية في الولايات الكشاف والصناجق باعتبارهم قمة الجهاز الإداري في الوحدات الإدارية في الأقاليم سواء كانت ولاية أو كشوفية^(١) ومن ضمن مسؤولياتهم المتعددة برزت مسؤولية الإشراف على الملاحة النيلية في قطاع إدارتهم ونفوذهم وتمثل ذلك الإشراف في كفاءة الأمن بصفة رئيسية ومتابعة وتنفيذ الأوامر والتعليمات الصادرة من الأجهزة الإدارية العليا بخصوص مساعدة بعض العناصر الإدارية المعنية بصفة مباشرة بالملاحة على أداء مهامها ومن ذلك تمكين مندوبي أمين البحرين ثم من بعده أغا أغاة الرسالة ورجاله من الأغوات والمعرفين من حصر وضبط المراكب المطلوبة لنقل الحبوب إلى العنابر السلطانية في مصر القديمة (الأبنار الشريفة) وكذلك عند اشتداد الحاجة إلى نقل المهمات الرسمية للدولة من جنود وأطعمة وبارود وغير ذلك^(٢).

- الناشر مكتبة مديولي سنة ١٩٨٦ ص ٣٦-٣٠

١- د. سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٢٥٩-٢٣٨.

٢- د. ليلى عبد اللطيف - المرجع السابق ص ٣٨٨-٣٧٧.

- حسين أفندي الروزناهي - المصدر السابق ص ٣٣-٣٤.

^(١) د. سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٢٥٢-٢٥٧.

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة البحيرة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢ ق ٢٠٧-١٣٩-١٤٠.

- محكمة الدقهلية سجل ٢١ لسنة ١١١١ ق ٤٦.

- محكمة دمياط سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ٣٠-٢٤٦.

ترانف لقب (الأملن) ولقب (الملتزم) بما يؤكذ على ما ذهبنا إليه غير مرة من أن نظام الالترام قد طبق في مصر منذ دخول العثمانيين إلى مصر والأكثر من ذلك أنه نظام لم يستحدثه النظام الإداري العثماني وإنما وجدته مطبقاً في مصر زمن المماليك تحت اسم " الضمان " وعرف القائمون عليه بصفاة مختلفة مثل (المقطعين) والمعتمضين والأمانا ثم الملتزمين^(١) وباعتراف أن الالترام كان يخول صاحبه حق تحصيل الرسوم والضرائب من مختلف جهات النشاط في مقاطعة الالترام أو فسي إحدى جهات المقاطعة لملتزمي الباطن إضافة إلى مسؤوليات إدارية مختلفة ولا سيما في القرى فإن الملتزمين كانت عليهم واجبات تضامنية مع الكشاف مع الأخذ في الاعتراف مسألة التدرج^(٢) الإداري وقد أشرنا آنفاً إلى ما أشارت إليه إحدى الوثائق من خضوع الرويسا والنوتية في القرى إلى الإشراف الإداري للملتزمين الذين حلوا محل مشايخ الطائفة وأصبح الملتزمون هم الحلقة الوسيطة بين عناصر الإدارة العليا في الإقليم أو الكشوفية على اختلاف مسؤولياتهم وبين الأهالي الواقعون في دائرة إلتزامهم وكذلك في المركز في القاهرة ومصر القديمة وبسولاق بين أفراد الأجهزة الإدارية وبين أفراد تلك الطوائف^(٣).

(١) فريد من التفاصيل حول هذا الموضوع وحول حقوق وواجبات الملتزمين وترتيب عمل

الملتزمين وتقسيم هذا النظام من واقع التطبيق العملي في الفترة العثمانية يرجع إلى :

- د . عبد الحميد حامد سليمان : - الموائمة المصرية ص ١٧٣ : ١٨٧ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة ديماط الشرعية سجل ٣٣ لسنة ١٠٠٣ ق ٢٩٨-٥٧٦ .

(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة ديماط الشرعية سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٢ ق ٣٠ ، سجل

١٨١ لسنة ١١٢٣-١١٢٤ ق ٣٢٢ .

٤- الأمانة المتكلمين في الغلال الديوانية والشؤون السلطانية :

هم المنتزومون المسئولون عن إدارة مخازن القمح السلطاني في مصر القديمة (الأتبار الشريفة) وضمان وفاء وأداء المنتزومين بما يترتب عليهم أدائه عينا من الحبوب خصوصا من صعيد مصر وقد تمثل هؤلاء المسئولون فيمن كانوا يضطلعون بتلك المهام ممن عرفتهم الوثائق بألقاب مختلفة أشرنا إليها سابقا وأشهرها لقب (أمين الشؤون السلطانية) ، أما الفرق الثاني في تلك المسئوليات فكان في أمين البحرين ثم من بعده أغا أغاة الرسالة ورجالها الذين يشرفون على عمليات تجهيز المراكب المطلوبة لذلك ، وضمان وفاء كل مركب بما وجب عليه أدائه من أعباء النقل المعروفة باسم (الرسالة) حيث كانوا يتابعون وينظمون قيام كل مركب بنقل طاقة حملها مرتين كل عام من أماكن تحدد لها بموجب تصاريح تحمل اسم ريس كل مركب والجهة التي عليه أن يتجه إليها والكمية الواجب نقلها والجاويش الذي يصطحب ذلك المركب لمتابعة إتمام ذلك ويصدر هذا التصريح بمعرفة كل من أمين الشؤون وأمين البحرين ، كما كان لأمين البحرين وأغا أغاة الرسالة من بعده تجهيز ما يحتاج إليه من المراكب في حالات نقل الجنود والمهمات السلطانية على اختلافها ^(١) إضافة إلى تحصيل الضرائب والرسوم على حركة الملاحة

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ السنة ١٠٨١-١٠٩١ ق
٢٣٨٠-٢٤٣١ ، سجل ١٠٥ السنة ١١٠٨-١١٠٩ ق ٥٤٨ ، سجلات الديوان العالي
سجل السنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ٦٥٠ .

الندبية في نهر النيل بحيث لا يسمح لمركب أو قارب أو غير ذلك بالإبحار إلا بعد الترخيص له بذلك من أمين البحرين أو من ينوبه في ذلك (١) .

وقد كان رجال أوجاق عزيان هم أصحاب اليد العليا في مختلف المناصب المشرفة على حركة الملاحة خصوصا في أمارة البحرين والشون ، وفي معظم الأحيان كان كبار رجال الأوجاق هم الذين يتولون أمارة البحرين والشون وعلى سبيل المثال لا الحصر تضمنت تركة صالح اتخذها طابفة عزيان الشهير بالرزاز بندا كبيرا جاء عنوانه (في مخطاته عن التعريف ومحصول بولاق ومصر القديمة) وتفرغ عن ذلك البند خروج ذات دلالات وهي:-

- ما هو عن محصول بولاق ومصر القديمة والكيالة ١١٩٣٦٩ نصف فضة .
- ما هو عن معمل النشا (أحد الجهات التابعة لمقاطعة مسطرة بحرين) مبلغ ٢٧٤٨ نصف فضة .
- قسط رابع مقاطعة بحرين ٦١١٠٣ نصف فضة .
- عن عوايد شهر حوالة (رسول الباشا ومدنويه العامل كحلقة وسيطة بين الديوان العالي وبين أمين البحرين) قسط رابع البحرين ٣٤٤٥ نصف فضة .
- عن أمارة التعريف عن البحرين ١٨٦٥٨ نصف فضة .
- عن عوايد كاتب الشهر (أحد العاملين التابعين لرسول الباشا ومدنويه) ٣٧١٣ نصف فضة .

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة مجلد ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦ ق ٤٠٢

- محكمة دمياط مجلد ٨٨ لسنة ١٠٥٣ ق ٣٠-٢٤٦

- سجلات الديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ ق ٧٧٦.

- SHAW :- op .cit . pp138-139.

- أغاة الرسالة ٥٠٠ نصف فضة .

وبنظرة سريعة لتلك البنود يتضح مدى علاقة أمناء البحرين من رجال أوجاق عزيان مع كبار ضباط الأوجاق مثل قائدته (سردار) ونائبه (كتخداه) حيث يلتزم كبار الضباط ببعض مقاطعات الالتزام وجهاتها ويلزمون من باطنهم ضباط أقل في الرتبة والمكاتب ويسدد ملتزموا الباطن ما التزموا به على أقساط ، كما يتضح ضخامة العوائد الحقيقية التي كانت تدرها جهات الملاحة النيلية ، ثم يتضح أخراً العلاقة المالية بين هؤلاء الملتزمين من كبار ضباط الأوجاق وبين الباشا ومدنوبيه باعتباره أولاً وأخيراً الملتزم الأصيل بولاية مصر لدى السلطان العثماني والخزينة السلطانية في استنبول .

٥ الجاويشية والمعرفين^(١) .

الجاويشية أفراد من الجنود ممن كانوا يعملون تحت إشراف أمين البحرين ، ومن بعده أغا أغوات الرسالة أو يعملون في معية كشاف الأقاليم وقد اختلطت مسؤولياتهم بين الإدارية والأمنية حيث عرفتهم بعض المصادر بأنهم (ولاة البحر) بينما عرفتهم أخرى بأنهم (الجاويش المعروف) أما المعروف فكانوا معاونين الإداريين لأمين البحرين وأغا

^(١) ذهب د. أحمد السعيد سليمان - أن كلمة جاويش دخلت اللغة التركية من اللغة الفارسية وألها مرادف لكلمة (سرهنگ) الفارسية ، وعموماً لأنها صفة لمنصب عسكري يوازي رتبة الوزباش .

- د. أحمد السعيد سليمان - المرجع السابق ص ٥٩-٦٤ .

بالوجه القبلي) وهؤلاء من عنتهم الفرمانات والبيورلديات بأنهم
(القباض بالوجهين القبلي والبحري) (١).

.. تلك كانت العناصر الرئيسية التي تولت عملية الإشراف الإداري
والمالي على حركة الملاحة ، وقد اقتضى النظام المالي الذي استخدمه
العثمانيون في إدارة ولاية مصر على ما أسلفنا أن تعمل تلك المسئوليات
من خلال تخويل القائمين عليها حق جباية الرسوم والضرائب على
اختلافها عينية ونقدية والوفاء للخزينة السلطانية ببعض ذلك ويقتضينا
ذلك أن نتبع المطلوبات المالية والعينية لكل جهة وما قد صاحبها وأحاط
بها من ظروف .



(١) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة مجلد ٩٧ لسنة ١٩٩٩-١٠٠١هـ ق ٤٦٤ .
د. محسن علي شومان - المرجع السابق ص ١٩٨ .

ثانياً : الرسوم والضرائب والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية :

تنوعت وتعددت الرسوم والضرائب والأعباء ليس من حيث حجمها وقدرها العالي فحسب وإنما من حيث التسمية التي تراكمت فيها مصطلحات مختلفة للدلالة على ضريبة بعينها ومن ذلك مصطلحات الموجب والمكس والجمرك والجزية والعقبة والتدا على المراكب وغيرها^(١) ، حيث عبرت تلك المصطلحات على اختلاف ألفاظها عن ضريبة واحدة كانت تؤخذ سنوياً على كل مركب بحسب سعتها ، على أن ضرائب ورسومها أخرى عينية ونقدية عرفتها حركة الملاحة النيلية وأقرت لها وثائق عديدة على مدار فترة البحث .

وسوف نتناول تفاصيل تلك من حيث نوع الرسم أو الضريبة والجهات التي أفادت منه ومن حيث ظروف وتوقيت فرضه ، وقد حددت إحدى وثائق الديوان العالي على الإجمالي الجهات المتعاملة مع الملاحة النيلية بهذا الخصوص والتي كان لها حق تحصيل الرسوم والأعباء أو التكليف بالأعباء كالنقل بأجور مخفضة أو حتى المصادرة المؤقتة التي تعني ما أسماه الوثائق بالسفرة في ثلاث جهات^(٢) هي على حد تعبير تلك الوثيقة :

(١) باب البحرين (٢) باب الرسالة (٣) باب الشؤون
وقد أشرنا إلى مسؤوليات تلك الجهات والقائمين عليها مع تفاصيل مختلفة غير مرة في ثنايا هذا البحث وفيما يلي نتناول تفاصيل الرسوم

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة ديماط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ١٩٨٥ ق ٨٢ ، سجل

٢٦ لسنة ١٩٩٥ ق ٣٤٢ .

- محكمة بولاق سجل ٦٣ لسنة ١١٢٧/١١٣٠ ق ٢٧٢ .

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٦ لسنة ١١٢١-١١٢٩ هـ ق ٩٩٢ .

^(٢) دار الوثائق القومية - سجلات لديوان العالي سجل ١ لسنة ١١٥٤-١١٥٧ هـ ق ٧٧٦ .

والضرائب والأعباء المفروضة على حركة الملاحة النيلية والتي انتفعت
بها العناصر المنتمية لتلك الجهات الثلاث :-

(١) المطلوبات النقدية :-

حددت سجلات الروزنامة جهات الالتزام الضرائبي الخاصة بالملاحة
النيلية ضمن مقاطعة التزام عرفتها تلك السجلات بأنها (مقاطعة
سمارية بحرين وتوابعها مع مقاطعة تعريف المراكب وسمارية
شونة بذر القروطم وغيره) وكانت جزءاً تابعاً لجهات الاحتماب إلى أن
انفصلت عنها في مقاطعة واحدة تحت اسم (البحرين والسمرة
والتعريف) ثم انفصلت عنها جهة السمرة على غلال الشؤون
السلطانية وبقيت السمرة على غلال التجار في بولاق وتعريف المراكب
والرسوم على شونة بذر القروطم ومعمل النشا بمصر القديمة وغير ذلك
مع باقى الجهات التقليدية المكونة لهذه المقاطعة .

وقد اعتبرت جهة السمرة على الغلال السلطانية مقاطعة مستقلة
أنشئت في بدايات النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي ثم أضيف إليها
رسم مال حماية إضافي تكفحه المراكب والقوارب العاملة في نهر النيل
وقد كان الالتزام بها والإشراف عليها يتبع أغا أغوات الرسالة ورجاله
من أغوات الرسالة وصوباشية البحر وغيرهم .

ثم نجح رجال أوجاق عزبان في مد سيطرتهم على هاتين المقاطعتين
طوال سنوات القرن ١٧ الميلادي إلى أن نازعتهم عليها رجال أوجاق
مستحفظان (الإتكشارية) في القرن ١٨ الميلادي ، وقد سجلت دفاتر
الروزنامة بدار الوثائق المطلوبة للنقدية للخزينة السلطانية عن مقاطعة
(سمارية بحرين وتوابعها) منذ ١٠٨٨هـ/١٦٧٦ م وهى المنة
التي تمثل سجلاتها أول سجلات الروزنامة بدار الوثائق المصرية المعنية

بهذا الشأن تحت عنوان (أصول مال أسكلها ومقاطعات) وقد نُكرت أن المطلوب عن هذه المقاطعة للخرينة السلطانية كان مبلغ ٥٥٠٠٠٠ يودي سنوياً غير أن هذا المبلغ قد شهد زيادات مختلفة في القرن ١٨ الميلادي نوضحها فيما يلي :-

مال سنوي وهو أصل المال الميري المقرر عن هذه المقاطعة.	٥٥٠٠٠٠
زيادة في سنة ١٠٩٠هـ/١٩٧٩م عن (مال توتيه) وهو يمثل المطلوب عن مدة أحد عشر يوماً تمثل فارق الأيام بين السنة القبطية والسنة الميلادية	١٠٢٥٦
زيادة في سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥م تحت بند (تفاوت مهمات بارود) إذ كان على ملتزم مقاطعة سمسارية بحرية تقديم بارود بقيمة ذلك المبلغ ابتداءً من تلك السنة	٥٦٠٢٥٦
	٣٩٠٢
إجمالي	
زيادة عن مضاف سنة ١١٠٧هـ/١٦٩٥ وهو القدر الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت في تلك السنة من جملة الزيادات التي تقررت على مختلف جهات التمويل في مصر .	٥٦٤١٥٨
	٢٢٤١٠
إجمالي	
زيادة عن مضاف سنة ١١٥٥هـ/١٧٤٢م وهو القدر الذي خص تلك المقاطعة من الزيادات التي تقررت على مختلف المقاطعات في ذلك العام.	٥٨٦٥٦٨
	٢٣٤٦٣
إجمالي	
زيادة نشأت عن إلحاق مقاطعة كباله غلال بولاق بمقاطعة بحرين سنة ١١٦٣هـ/١٧٥٠م	٦١٠٠٣١
	١٩٥٠٦٤
إجمالي	
زيادة عن مضاف ١١٧٤هـ/١٧٦٠م	٨٠٥٠٩٥
	٣٢٢٠٥
ظل ذلك المبلغ الإجمالي يدفع سنوياً حتى قدوم الحملة الفرنسية إلى مصر .	٨٣٧٣٠٠

هذا بخلاف ما كان على الملتزمين أن يدفعوه للخزينة السلطانية في مقابل تعيينهم في مناصبهم تحت بند (كشوفية كبير) وقد بلغ المطلوب عن تلك سنة ١٠٩٠هـ/١٦٧٩م مبلغ ١٠٣٠٥٥ نصف فضة ارتفع سنة ١١٢١هـ/١٧٠٨ إلى ١٢٧٦٩٢ نصف فضة وظل يؤدي إلى نهاية القرن ١٨ إضافة إلى مبالغ تتراوح بين ٥٠٠٠٠ نصف فضة وبين ٥٨٠٥٧٩ نصف فضة تحت بند (كشوفية صغير) كانت تدفع لكل من يتولى منصب الباشا سنوياً وذلك في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي (١) .

وقد امتدت حدود تلك المقاطعة جغرافياً لتشتمل على ثلاثة قطاعات كان أولها (قطاع بحر بولاق ومصر القديمة) الذي يمتد من معادي الخيبري جنوباً إلى شمال بولاق ، وثانيهم كان (مقاطعة الوجه القبلي) الذي يمتد من معادي الخيبري شمالاً إلى أسوان جنوباً ،

(١) دار الوثائق القومية : - دلائر أصول مال وأسكلها ومقاطعات تحت أرقام ٤١٤٠-٤١٤٢-٤١٤٨-٤٢٠٢-٤٢١٣-٤٢٣٤ وذلك لسنوات مختلفة وأرقام نوعية وعروض مختلفة تابعة للمخزن التركي رقم ١ .

- محكمة بولاق سجل ٣١ لسنة ١٠٦٦هـ - ق ٨٤٧ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ - ١١٢٠هـ ق ٢١٠ .

وثالثهم تمثل في (قطاع الوجه البحري) الذي اشتمل على جهتين عبرت عنهما الوثائق بأتهما (بحر رشيد وبحر دمياط)^(١) .

أما الرسوم الأساسية والتي تعنى هذا البحث فقد تمثلت فيما كان يفرض على المراكب والقوارب بصفة سنوية من ضرائب تؤدى نقداً وتقدر على حسب سعة المركب وحالته ، وقد اطلقت وثائق المحاكم الشرعية على تلك الضريبة تسميات مختلفة مثل (الكتابة على المراكب) كما أسمتها (معلوم العقبة) وعرفتها وثائق أخرى بأنها (عادة الندا) وأنها (عوايد القلوع)^(٢) .

وكان رجال أوجاق عزيان هم الذين كانوا يحتكرون الالتزام بتلك المقاطعة وتحويل تعدد التسميات لتلك الرسوم يعود إلى اتساع فترة البحث وتعدد الصياغات التي كانت تختلف من محكمة شرعية لأخرى ومن كاتب لآخر إلا أن الثابت أنها كانت أسماء متعددة لمسمى واحد وإن اختلفت قيمتها التي سكتت عنها الوثائق في معظم سنوات فترة الدراسة وإن باحت بها في بعضها الآخر .

وإذا تنبنا المتلزمين بتلك المقاطعة فإن المصادر المبكرة للفترة العثمانية قد رصدت اسم أول من التزم بها في العصر العثماني وظروف

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة رشيد سجل ١١٢ لسنة ١١٢٠هـ-١١٢٢هـ ق ٩٤١ .
- محكمة البحيرة سجل ٢٧ لسنة ١١٠٢هـ-١١٠٤هـ ق ٢٠٧ .
- محكمة بولاق سجل ١٦ ق ٢٧٦٣ ، محكمة دمياط سجل ١٨١ لسنة ١١٣-١١٢٦ ق ٣٢١ .
^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠هـ ق ٥٦-٨٣١-١٥٦٦ ، سجل ٥٠ لسنة ١٠٧٠هـ ق ٧٠٢ ، سجل ٥٩ لسنة ١١٠١هـ-١١٠٦هـ ق ٧٧١ .
- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣هـ-١٠٥٦هـ ق ٤٠٢ .

ذلك فيما ذكره ابن زنبيل الرمال وابن عباس عن حادثة إشراف السلطان سليم الأول العثماني على الفرقى عند نزوله من مركبه إلى المقياس عند مصر القديمة لولا أن تداركه الحاج عبد القادر الأعرج وكان يعمل ريسا للمركب التي استقلها السلطان سليم في رحلته من رشيد إلى القاهرة فقال له السلطان سليم : تمن على يا عبد القادر فرد الرجل : تمنيت أن أكسون معرف البحرين ، فكتب له السلطان ما نقله ابن زنبيل بقوله (يأكلها إلى الممات من غير أن يحمل منها إلى الديوان شيئاً مطلقاً وأن يكون مسموع الكلمة وافر الحرية إلى أن يموت وأعطاه عطايا الملوك)^(١) ، ثم حازها ملتزمون مختلفون من رويسا المراكب وكذلك حازها أفراد عاديون وحرافيون وغيرهم وذلك حتى العقد التاسع من القرن ١٦ الميلادي الذي شهد دخول الصكر من أوجاق متفرقة وجاويشان للالتزام بها ، ثم تعاقب عليها فئات مختلفة من مننيين وعسكريين إلى أن تمكن أوجاق عزيان من السيطرة عليها حيث أدارها رجاله من بدايات القرن ١٧ الميلادي وحتى قدوم الحملة الفرنسية إلى مصر وإن شاركهم فيها لبعض الوقت منافسوه من أوجاق مستحفظان (انكشارية)^(٢).

(١) - ابن عباس : - المصدر السابق ج ٥ ص ١٩١-١٩٢ .

ابن زنبيل الرمال - المصدر السابق ص ١٤٩ .

(٢) . محسن على حومان - المرجع السابق ص ٩٧-٩٨-٣٣٠-٣٣٥ . التمرداش -

المصدر السابق ص ١٨٠-١٨٨-٢١٨ . الجبرني - المصدر السابق ج ١ ص ٣٤٤ .

وكان معرف البحرين في بدايات العصر العثماني هو نفسه أمين البحرين بعد ذلك حيث اختلطت دلالة كلمة التعريف مع أمانة البحرين إذ أطلقت أيضاً على معاوني أمين البحرين أو على من كان يلزمهم من باطنه في ناحية من النواحي التابعة له في نهر النيل والذين كانوا بمقتضى ذلك يمارسون نفس اختصاصاته ويقومون بمسئولياتهم ولهم حق تحصيل الضرائب عن المراكب العاملة في نطاقهم لقاء مبالغ محددة يلتزمون بسدادها لأمين البحرين سنوياً ومن ذلك إزام أمين البحرين لقطاع فرعي نمياط ورشيد عام ١١٠١هـ / ١٦٨٩م لأحد المعرفين وقد نقلت إحدى الوثائق ما اتفق عليه أمين البحرين وذلك المعرف حيث جاء فيها ما يؤكد ما ذهبنا إليه ومنه (.. أقام الحاج عطا الله المعرف المذكور الحاج يوسف بن الشهابي أحمد من طائفة عزبان مقام نفسه في تعاطي ذلك وفي قبض ما يتعلق به بالبحرين المذكورين في جميع السنة الخراجية المذكورة حكم الخالية على العادة من غير إحداث حادث ولا تجديد مظلمة ..) وقد دفع ذلك الملتزم في مقابل ذلك ٢٢ ألف نصف فضة تحت بند (عقب بحر الشرق) ومبلغ ٩ آلاف نصف فضة تحت بند (عقب بحر الغرب) وتمثل رسوم التعقيب العوائد الرسمية التي عرفتها الوثائق على نحو ما أشرنا آنفاً بأنها (معلوم العقبة)^(١).

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٩ لسنة ١١٠١هـ - ١١٠٦ هـ

كما التزم ثلاثة رجال هم حسن بن مبارك وولده الشمسي محمد والحاج رمضان شعبان بجهة تحصيل الرسوم على المراكب في بولاق (الكتابة على المراكب ببولاق) من باطن أمين البحرين نظير مبلغ ٣٠٠٠ نصف فضة^(١) .

وبد هي أن التزام مثل هؤلاء المعرفين بسداد الضرائب عن جهات التزامهم كان يضمن لهم أرباحاً مجزية تمثل الفارق بين ما كان عليهم أدائه لأمين البحرين باعتباره الملتزم الأصيل وما كانوا يجبيونه من ضرائب وعوائد بصفة رسمية أو بغير ذلك ، وقد ظل الأمر على هذا النحو إلى أواخر القرن ١٧ الميلادي الذي شهد ظهور مصطلح (أغوات الرسالة) الذين كانوا يعملون في بدايات الأمر تحت إشراف أمين البحرين ورجاله من المعرفين لمتابعة عمليات نقل الحبوب من مناطق إنتاجها إلى الأنبار الشريفة في مصر القديمة حيث كانوا يصبحون المراكب العاملة في هذا الشأن^(٢) ، لكنهم بدأوا في منالسة المعرفين في نشاطاتهم إلى أن تحول المعرفون إلى العمل تحت إشراف أغوات الرسالة بعد أن كان الأمر على عكس ذلك ورصدت الوثائق بعض أسماء هؤلاء المعرفين واصفة إياهم بأنهم (المعرفين بباب أعانة الرسائل السلطانية) وساعد على هذا التغير أن الجميع كانوا ينتمون إلى أوجاق

SHA W:- op. Cit.p139

(١)

- Raymond : op. Cit.p629.

دار الوثائق القومية - محكمة بولاق سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠-١٠٥٦هـ ق ٨٣١-١٥٦٦ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٥٩ لسنة ١١٠١-١١٠٦هـ ق ٧٧١-٢ ،

سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ ق ٣٦٤-٣٦٦-٣٩٢-٤١٦ .

واحد هو أوجاق عزبان الذي كان لرجاله الإشراف على الملاحة النيلية والرسالة والأنبار والالتزام بها^(٢).

كما أن طبيعة البنية الداخلية والتنظيمية وعلاقة عناصر الأوجاق به واتمّاعهم القوي له كانت تستوعب مثل تلك التغيرات ، وقد مثل الالتزام بجهات مقاطعة (البحريين والتعريف) وما كان يجنيه القائمون على ذلك من المعرفين وغيرهم من الأرياح مورداً ضخماً لرجال أوجاق عزبان الذين احتكروا ذلك النشاط إلى أن نافسهم رجال أوجاق مستحفظان حيث شهدت سنوات العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي بداية ذلك على استحياء ولكنها سرعان ما اتسعت وارتقت إلى المشاركة ثم المنافسة لرجال أوجاق عزبان في تلك الالتزامات^(٣) ، حيث تضمنت سجلات محكمة بولاق الشرعية على سبيل المثال اسم الزيني جليبي من طائفة مستحفظان ووصفته بأنه (معروف السلطنة ببحر النيل)^(٤).

وقد رصدت إحدى الوثائق المطلوب من الرسوم على المراكب والقوارب بحسب أحجامها وسعاتها وذلك حين اتفق كبار رجال الأوجاقين

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٥٨ السابق ق ١٥٦ ، سجل ٥٩ السابق ق ٢٣٤-٢٨٤.

^(٣) -Raymond : op . cit .p.629. -SHAW:-op . cit p.139

القيالي - مجموع لطيف ص ٥٦-٦٠

- أحمد خليبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ٢١٧-٢١٩-٤٣٨

- حسن أفندي الروزناهي - المصدر السابق ص ٢٢-٣٥

^(٤) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١ لسنة ١١١٦ ، ١١٢٠ ق ٣٢٠-٢٠٨.

المتنافسين مستحفظان وعزبان على تنظيم العمل وإنهاء الصراع بينهما واقتسام المنافع التي تدرها عوائد المراكب فيما يؤكد ما ذهبنا إليه ، كما اتفقوا على رفع المغارم والحمايات الإضافية المفروضة على المراكب بما يعني أن ما اتفق عليه رجال الأوجاقين هو ما ينبغي أن يكون من الضرائب والرسوم لا ما هو كائن فعلاً الذي يبدو أنه كان يفترق كثيراً عما افترضه ذلك الاتفاق .

على أن الدافع لتلك الإصلاحات الضرائبية في حقيقته لم يكن تحسري العدالة أو بهدف التشجيع على الاستثمار أو التخفيف عن أعباء أولئك المستثمرين في الملاحة النيلية وإنما كان محاولة كل أوجاق التضيق على منافسه تمهيداً لانتزاع ما بيده من منافع وعلى ذلك لم ير هذا الاتفاق النور رغم كونه في حقيقته ليس سوى اتفاق على تقسيم المنافع والنفوذ وذلك لأن تنفيذه يعني ببساطة حرمان رجال الأوجاقات من عوائد ضخمة وهو الأمر الذي وأده قبل أن يشب ويتحقق .

أما ما قد حدده ذلك الاتفاق من الضرائب فقد كان على النحو التالي :-

كل مركب كبير عليه أن يدفع سنوياً عشرة ننانير زر محبوب^(١) بما يساوي ١٠٠ أنصف فضة بسعر صرف الدينار الواحد مائة وعشرة أنصاف .

^(١) زر محبوب هو عملة ذهبية سميت أحياناً بذلك الاسم وأحياناً بالمحبوب وأحياناً أخرى باللعب المحبوب كما أطلق عليه المحبوب الإسلامبولي وعرف شطره بأنه نصف زر محبوب وكانت أسعار صرف العملات الذهبية تحدد بالعملة الرسمية التي تحصل لها الضرائب وهي الأنصاف الفضية والتي كانت تسمى أيضاً بالبارت ، وقد ذكر د. أحمد السعيد سليمان نقلاً عن علي مبارك أن تلك العملة قد استخدمت منذ بداية الحكم العثماني وحتى قدوم الحملة الفرنسية ولكن الوثائق سجلت أن أول تعامل بتلك العملة كان سنة ١٧٣٣/١١٤٦ كما تغيرت أسعار صرف العملات حسب ظروف مختلفة كانت تحكم أسعار الصرف إرتفاعاً وانخفاضاً .

-صوبيل برنار - وصف مصر ج ١ ص ٦٧ وما بعدها ص ١٧٩-١٨٠

د. أحمد السعيد سليمان : - المرجع السابق ص ١٢٠

- أ. كل مركب متوسطة الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير زر محبوب سنوياً بما يعادل ٦٦٠ نصف فضة بنفس سعر الصرف .
- ب. كل مركب صغير الحجم عليها أن تدفع ستة دنانير بما يساوي ٤٤٠ نصف فضة .

وقد حددت الوثيقة آلية تنفيذ ذلك متمثلة في تخصيص رجلين من مستحفظان ومثلهما من عزبان لجباية الرسوم وعلى أن يختص رجال أوجاق عزبان بنثني المتحصلات بينما يختص منافسوه من مستحفظان بالثلث الباقي^(١).

وقد قدر شو الضرائب المفروضة على حركة الملاحة في قطاع بولاق ومصر القديمة في السنوات من ١١٥٥هـ/١٧٤٢م إلى ١١٧٤هـ/١٧٦٠م على النحو التالي :

- أ. المركب ذات الأحجام الكبيرة عليها أن تدفع من ١٨٠٠ بارة إلى ٢٧٠٠ بارة طبقاً لسعتها .
- ب. المركب ذات الأحجام المتوسطة عليها أن تدفع من ٩٠٠ إلى ١٣٥٠ بارة .
- ت. المركب ذات الأحجام الصغيرة عليها أن تدفع من ١٨٠ إلى ٧٢٠ بارة .

واعتبر شو تلك الرسوم في مقابل الترخيص بالملاحة دون أن تشمل الرسوم المطلوبة^(٢) عن التجارة والبضائع غير أن المبالغ المطلوبة عن المركب والقوارب على اختلاف ساعاتها قد وردت إجمالاً في وثيقة اتفلق أوجاق مستحفظان وعزبان وكذلك فيما ذكره شودون أن تفصل تلك المبالغ الإجمالية وهو الأمر الذي أمدتنا به وثائق المحاكم الشرعية التي

- دار الوثائق القومية : - محكمة القبة العسكرية سجل ١٣٨ لسنة ١١٤٦ق ١٣٨-١٤٦ ،

سجل ١٧٥ لسنة ١١٧٧ق ٣٠٠-٥٨٣ ، سجل ٢٢٣ لسنة ١٢٠٨ق ١٣-٦١-٨٧٧

(٢) دار الوثائق القومية : سجلات الديوان العالي سجل ١١٥٤هـ/١١٥٧م ق ٧٧٦

SHAW :- op . cit . pp 138-139 .

بم عاده العنبر الشريف :

كان لأمين الشؤون الموجودة بمصر القديمة والتي كانت تعرف بأكثر من تسمية مثل (العنبر الشريف) و (الشؤون السلطانية) وكذلك (الأنبار الشريفة) أن يستوفي الالتزامات العينية في شكل حبوب تسرد من الأقاليم وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه أنفاً لأمين الشؤون ما يتقاضاه عن عاقته في تلك السنة وهو مبلغ (٩ أنصاف من الفضة عن السفن المعطاه) والسفن المعطاه هي التي أعليت من التكاليف بنقل حمولتين من مكان يحدده أمين الشؤون بالاشتراك مع أمين البحرين وأغا أغاة الرسالة وذلك المبلغ نظير ذلك ، أما المراكب التي وفقت بتكليف الرسالة المذكور ونقلت ما عليها بأجور مخفضة فكان عليها أن تدفع مبلغاً موزياً لما دفعته المراكب المعطاه ، على أن ذلك الرسم كان يرتفع بشكل كبير على المراكب التي وفقت بتكليف الرسالة ثم تعافدت مع المسؤولين لنقل كميات أخرى بأسعار النقل التجاري المساندة في ذلك الوقت ومثل تلك المراكب حدد فرمان المطلوب عنها وهو مبلغ ٣٤ نصف فضة يدفعها أصحابها عن كل مرة ترد فيها بالحبوب إلى الشؤون السلطانية عند اقتضاء الأجر من المسؤولين عن ذلك^(١) .

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل لسنة ١١٠١هـ-١١٠٦هـ ق ١٩٠-

١٩٢-١٩٣-١٩٤-٧٢٧-٧٢٨.

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠هـ-١١٦٨هـ ق ٨.

ج - عادة والي البحر بالوجه البحري :

.. والي البحر أحد المعرفين أو الجاويشية أو الصوباشية ^(١) الذين كان عليهم الإشراف على الأمن العام في المجرى الملاحي فسي فرعي دمياط ورشيد ، وقد عرفت مصر هذا المنصب منذ سنوات القرن ١٦ الميلادي إلى أن نقل الجبرتي في تاريخه لأحداث سنة ١١١٩/١٧٠٧م ورود مرسوم بإبطال منصب والي البحر الذي كان يعين شاغوه من رجال أوجاق عزيان ذلك في سانس صفر من شهور تلك السنة ، إلا أنه سرعان ما عاد ثانية ^(٢).

ودلت إحدى الوثائق على ازدواج مسئوليات شاغلي هذا المنصب بحيث شملت إلى جانب المسئوليات الأمنية مسئوليات مالية من واقع التزامهم بجهات عملهم لأمناء البحرين لأغا أغوات الرسالة وذلك فسي وثيقة تضمنت بيورلديات بتعيين أحد الجاويشية في هذا المنصب جاء فيه (.. تعيين بحشي جاويش صوباشيا للبحر بالوجه البحري ، وذلك لتعاطي الجزية وحفظ البحر وردع النفوس ورعاية المسافرين) ^(٣).

وكلمة الجزية هنا إحدى مصطلحات ومترادفات الرسوم والضرائب مثلها مثل التعريف ومثل عادة الندا وغير ذلك مما أشرنا إليه آنفاً وفي حالات عدم التزام ولاية البحر وصوباشيته بالجهات التي كانوا يعملون بها كان أمنا البحرين ومن بعدهم من شاغلي منصب أغا أغوات الرسالة يفوضونهم في تقاضي الرسوم من المراكب العاملة فسي تلك الجهات

^(١) الصوباشي هم من يعين لضبط أمور البلاد من قبل السلطان وقد اتسع مفهوم الكلمة فأصبح

لصاحبها تنفيذ أوامر الحكام والإشراف على رجال الأتراك والأمن .

-محمد علي الأنسي : - الدراري اللامعات في مناصب اللغات ص ٣٣٩ .

^(٢) الجبرتي : - المصدر السابق ج ١ ص ٥٤-٥٥ ج ٢ ص ١٢٠-١٢١ .

-دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥ هـ ق ٨٢ .

^(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥ هـ ق ٨٢ .

لصاحبهم وقد حدد لهم الفرمان الذي أصدره مصطفى باشا أن يتقاضوا ٧٣ نصفاً من الفضة وذلك من المراكب المعفاة من التكليف بالرسالة في الوجه البحري^(١).

ج - عادة أوجاق عزبان :

على الرغم من أن العوائد السابقة كانت لمصلحة رجال أوجاق عزبان إلا أن ذلك الرسم كان يحصل لمصلحة الأوجاق ككيان معنوي ليشكل جزءاً من الدخل العام لأوجاق عزبان شأنه شأن الحصص المعقطة من تركت المتوفين من رجال هذا الأوجاق ، وقد رصدت إحدى الوثائق تفاصيل محاسبة تمت في ١٨ شوال سنة ١٠٠٥هـ / ١٥٩٥م بين الأمير رجب آغا أمين الأنبار الشريفة وبين جماعة من الرويسا الذين التزموا من باطنه بتحصيل تلك العادة لصاحب أوجاق عزبان جاء فيها (أنه لا حق لهم ولا لأحد منهم ولا استحقاقاً ولا طلباً قبل الأمير رجب آغا المرقوم أعلاه بوجه من ساير الوجوه ولا بطرق من ساير الطرق الشرعية بسبب ما قبضوه له وما تأدى قبضه منهم من العوائد العرفية والعادات القانونية الجاري بها العادة والقانون السلطاني عما يتعلق بتسليم كل مركب على عادتھا المعلومة عندهم المعينة بينهم المشهورة وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مائة أردب من القمح ..)^(٢) .

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٨ .

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـ

إلى ١٠٥٦هـ ق ٤٠٢ .

وليس لدينا تفاصيل محددة عن تطور المطلوب لهذا الرسم قبل صدور فرمان مصطفى باشا فالشان في مثل تلك الرسوم أنها فرضت تحت وطأة ونفوذ جهات عسكرية أو أفراد من شاغلي المناصب الإدارية الإشرافية ثم تعارف الجميع عليها بمرور الوقت سواء دفعوها أو منتفعوها وتحولت إلى تسمية مناسبة لظروفها وهي كلمة (العادة) وقد أخذت تلك العادة بمضى الوقت وتلقاهم السنوات شكل الحق الثابت والعرف الدائم المستقر .

ويبدو ذلك في ضوء ما أشارت إليه العديد من الوثائق تفسيراً مقبولاً وتعليلاً مناسباً لسكوت الوثائق المختلفة عن التفاصيل الدقيقة للمطلوب عن تلك العادة وتطوره ورغم أن بداية هذا الرسم كانت تخص المراكب السلطانية إلا أنها انتقلت لتشمل كل المراكب التي قامت بالعمل في هذا المجال من غير مراكب الرسالة وقد حدد فرمان مصطفى باشا المشار إليه المبالغ المطلوبة عن (عادة أوجاق عزبان) في مبلغ ١٤٤ نصف فضة يدفعها لحساب الأوجاق أصحاب المراكب العاملة في نقل الحبوب والأسعار العادية في غير تكليف الرسالة وذلك عن كل ١٠٠ أردب تحملها تلك المراكب ^(١) .

ولا يبدو هذا المبلغ كبيراً قياساً إلى المدفوعات في القرن ١٦ و ١٧ الميلاديين إذ أخذنا في الاعتبار التضخم المتنامي وتراجع القوة الشرائية لأنصاف الفضة (البارات) في القرن ١٨ الميلادي ^(٢) .

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٨٨ ق ٨ .

^(٢) يوضح استقره تطور أسعار صرف العملات الجنية الذهبية (بندي - بندقي - جورلي - بوطاقة - يورلي - شريفي .. الخ) مقارنة بالبارة أو النصف فضة وهي العملة الرسمية المحلية التي كانت تحصل ١٤ الضراب ؛ يوضح التراجع المستمر لقيمة البارة لصالح تلك العملات الذهبية وعلى سبيل المثال كان سعر البندقي وهو عملة ذهبية مسبوقة إلى البندقي سنة

د - عادة مراكب العوض بالوجه القبلي -

كان ذلك الرسم يحصل تحت بند (توابع أغاة الرسالة) ويعنى ذلك أنه لحساب أغا أغوات الرسالة المشرف العام على عمليات نقل الالتزامات العينية من الحبوب ، أما مراكب العوض التي كان عليها أداء ذلك الرسم فهي المراكب التي كان يقوم باستجارها بعض أصحاب المراكب لكي تنقل ما عجزت مراكبهم عن نقله من التكليف بالرسالة وذلك لكون هذه المراكب في حالة إعادة تأهيل وإصلاح أو لاستئثارهم بها عن تلك المهمة الثقيلة باستجار مراكب قريبة من مناطق الإنتاج لتقوم بتلك المهام وبالتالي يختصر الوقت والمسافة وينتفع أصحاب مراكب العوض بأسعار النقل التجاري المتداوله بينما تتحقق للمراكب التي أعفاها ذلك من العمل فائدة في الوقت والجهد والمال وعلى ذلك كانت تلك الحالة تمثل فائدة ومصحة كبيرة للطرفين .

وقد بلغ المطلوب من مراكب العوض ١٠٠ نصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بها حيث عبر البند المتضمن لها عن ذلك إذ

١٩٤١هـ/١٥٣٥م يساوي ٦٥ نصف فضة ارتفع سنة ١٠٨٢هـ/١٦٧٠م إلى ٩٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٦٪. وفي سنة ١١٢٣هـ/١٧١٠م بلغ ١١٥ نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢١٪. وبلغ سنة ١١٦٧هـ/١٧٥٢م مبلغ ١٦٥ نصف فضة بزيادة قدرها ٤٣٪. من آخر سعر صرف إلى أن بلغ سنة ١٢١٢هـ/١٧٩٨م إلى ٣٤٠ نصف فضة بزيادة جديدة قدرها ٢٦٪. عن آخر سعر صرف له .

-أخذت أسعار الصرف المشار إليها من مواد مختلفة وعديدة في سجلات الحاكم الشرعية على اختلاف أنواعها وسوائها .

جاء فيه (عادة مراكب العوض بالوجه القبلي باسم توابع أغاة الرسالة تحت كلفة أغاة الرسالة في كل عام) وهي كما افاد البند تغطي كلفة أغا الرسالة الذي كان عليه أن يصطحب مركب العوض إلى أن يتم شحنها من مناطق الإنتاج ثم تفرغها في مصر القديمة^(١) .

د - المطلوب عن قوارب الصيادين :

خضعت قوارب الصيد لسلطة أمين البحرين ورجاله وكان على كل قارب أن يدفع مبلغ ٤٣ نصف فضة سنويا وفق ما حدده فرمان مصطفى باشا ، وأعطيت من سداد تلك الرسوم القوارب التي كان المعروفون ورجال أمين البحرين يستعينون بها في تحصيل العوائد والرسوم من أصحاب المراكب عند تفتيشها ، ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق عن إعفاء ستة من قوارب الصيد في ناحية دير الطين التابعة لمصر القديمة وقد صدر فرمان لكاشف ولاية الجيزية وأمين البحرين وزعيم مصر القديمة^(٢) والجورجية بها وهم العناصر الإدارية

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠-١١٦٨ ق ٨ .

^(٢) زعيم مصر القديمة هو أحد أطوات أوجاق مستحفظان المسول عن الجانب الأمني في مصر القديمة ومطة (زعيم بولاق) وقد ألحقت مصر القديمة وبولاق إدارياً بالقاهرة بصفة نهائية عام ١١٤٣ هـ / ١٧٣٠م وبالتالي أصبحا تابعين لزعيم القاهرة الذي كان يقطع بدوره لأغا أوجاق مستحفظان .

المسئولة عن الملاحة النيلية في قطاع مصر القديمة وبولاق يقضى بمنع فرض رسوم أو تحصيلها على تلك القوارب وقد حدد الفرمان سبب الإغناء لتلك القوارب بقوله (وذلك للمساعدة في تحصيل المال الميري ..)^(١) .

وقد ذكر استيف أن حق الصيد في النيل والبحيرات المهمة في مصر قد قُسم إلى قطاعات أربعة وهي :-

- ١-قطاع بولاق ومصر القديمة وسائر قنوات القاهرة وخلقاتها
- ٢-قطاع بوغازي نهر النيل في فرعي نمياط ورشيد .
- ٣- قطاع الصيد في البحيرات التي تعقب فيضان النيل في القاهرة .
- ٤-قطاع جنوب الإسكندرية .

وقد أضاف إلى ذلك قطاع عاملته الخزينة السلطانية كمقاطعة مستقلة وهي (مقاطعة بحيرة أسماك در بندر نمياط) وإلى جانب الرسوم المطلوبة على كل قارب كان ملتزم تلك المقاطعات يتقاضون بعضاً من أنواع الأسماك كمداق عيني بأسعار مخفضة تتراوح بين ١٥ ، ٢٠ ./ من الأسعار الأصلية^(٢) .

٣- عبد الحميد حامد سليمان - نظم إدارة الأمن في مصر العثمانية - بحث منشور ضمن أبحاث تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني - مجلة كلية الآداب جامعة القاهرة سنة ١٩٩٢ ص ٦٠ .

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق في ٨ ، سجل ١٠٤ السنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق ١٩١٠ .

SHAW:- op. Cit. P139.

(٢)

٢٤ عادة أغوات الحوالة والجاويشية :

هي رسوم قدرت على المراكب والقوارب لمصلحة الجاويشية وأغوات الحوالة^(١) أممن كان من أعمالهم متابعة استيفاء الشئون السلطانية بمصر القديمة للحبوب المقدره سنويا وكذلك اصطحاب المراكب ومتابعة الشحن والتفريغ والكميات المنقولة وكذلك الإشراف على توصيل تلك الحبوب إلى الأقاليم والنواحي التي تحتاج إليها ليس في مصر وحدها وإنما في مختلف نواحي الدولة العثمانية ، وقد صدر فرمان مصطفى باشا المطلوب في ذلك في بند جاء فيه (ما هو عالق حوالة غلال ميري باسم تابع الوزير عن السفاين البراني) وقيمته ١٤٦ نصف عن كل مركب تدفعها المراكب والمتعاقدة لنقل الحبوب للشئون السلطانية بأسعار النقل التجاري^(٢) .

^(١) سبق التعريف بالجاويشية أما أغوات الحوالة فهم الجاويشية العاملون كحلقة اتصال بين الإدارة المركزية في القاهرة وبين الأجهزة الإدارية في الأقاليم لنقل المراسلات الإدارية والفرمان ، وقد عرفتهم بعض الوثائق بأنهم (أسماء الرمايل) ويرأسهم أحدهم ويعرف بصفتة كخمس الجاويشية .

- الليثاني - المصدر السابق ص ٣٥ .

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ٨ .

- محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ ق ١٣٩ .

س - البراني^(١) :

قره فرمان مصطفى باشا على جميع المراكب دون الأخذ في الاعتبار اختلاف أحجامها وسعاتها وقد بلغ البراني وفق ذلك الفرمان ١٤ النصف فضة تدفعها كل مركب عن كل حمولة تقوم بنقلها^(٢).

ش - عادة الكياليين واللواحين :

ترتبت تلك العادة على المراكب العاملة في نقل الحبوب السلطانية إلى الشون بمصر القديمة وهي لحساب العاملين بتلك الشون من الكياليين الذين يقومون بكيل الحبوب القادمة واللواحين هم الذين يقومون بتقليب تلك الحبوب منعا لتلفها مستخدمين ألواحاً من الخشب ، وقد رصدت إحدى الوثائق لسنة ١٠٤٨هـ/١٦٣٧م ما كانوا يحصلونه عن عوائدهم وهو مبلغ ٣ نقرة ديواني عن كل أردب بما يساوي ٣ أنصاف من الفضة عن كل ١٠٠ أردب للكياليين و ١٠ أنصاف عن كل ١٠٠ أردب من القمح للواحين^(٣) واستمرت تلك العوائد تحصل لمصلحة الكياليين واللواحين دون زيادة وفق ما قرره فرمان مصطفى باشا^(٤).

^(١) البراني هو الضرائب الإضافية التي يجيها الملتزمون مع المال الموي ولا تدخل في حسابه وإنما تحصل لمصلحة هؤلاء الملتزمين ومنها براني قديم وبراني جديد وقد شاع هذا المصطلح في العصر العثماني في القنرات التي تراجعت فيها القبضة الإدارية وعجزت عن منع الملتزمين من فسخ زبادات غير قانونية ، وهي إحدى سليات نظام الالتزام كظام حراني .

- د. عبد الحميد حامد سليمان - الحمايات والغرام ص ٢٤٢-٢٤٣ .

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ق ٨ .

^(٣) النقرة هي دراهم من الحاس الحالي من الفضة .

^(٤) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٣٩ لسنة ١٠٤٧هـ-١٠٤٨ ق ١٠٤٨ .

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ السابق ق ٨ .

وقد رصدت بعض السجلات لعادة لم يشر إليها فرمان مصطفى باشا وعرفتها الوثائق بأنها (الهدية) وأشارت إليها عقود الاستجار حيث كان تحديد الطرف الذي يقوم بها أمراً لازماً ومن ذلك على سبيل المثال ما جاء في إحدى الوثائق على النحو التالي (وأقر المستأجران أن عليهما القيام بالهدية الجاري بها العادة والحفظ والصون وعموم البحر يوسق السلامة والقيام بالأجرة سالمة سليمة ورضيا بها مسخرة مجفرة وعليهما دفع الصايل - المال الميري - وخدمة السلطنة) ورغم أن هذه الوثيقة لم توضح عن قيمة تلك الهدية ولا من حصلها إلا أن وثيقة أخرى في سنوات تالية كانت أكثر إبانة وتوضيحا حيث قالت (عليه دفع الهدية وقدرها في كل طريق تحضر به المركب إلى مصر المحروسة ٦٠ نصفاً ..) بما يعني أنها كانت لاتؤدي بصفة دورية وإنما تدفعها المراكب القادمة إلى بولاق ومصر القديمة بحمولات من جهات مختلفة بما يعني ضمناً أنها كانت تؤخذ من المراكب الواردة من الأقاليم دون مراكب قطاع بولاق ومصر القديمة^(١).

كما أشارت الوثائق إلى بعض ما كان على المراكب المتعاقدة لنقل الحبوب بأسعار النقل التجاري العادي في غير تكليف الرسالة أن تدفعه بشكل يختلف في تسميته عما ذكره فرمان مصطفى باشا وإن اتفق في مضمونه وتلك العوايد هي (عوايد السكر - عوايد باب أغاة الرسايل - عوايد الغروبية) وتشير العوائد الإضافية التي ذكرها فرمان

(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة مجلد ١٠٠ - السنة ١٠٥٣ هـ -
١٠٥٦ ق ٢٨٠ - ٤٨٠ - ٥٠٢ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ - ١٠٩١ ق ١٤٢ .

بند (من مال الجروم وحماية المراكب) ^(١) /ونذك أن طائفة الجرومية ١ العاملين ببوغاز ثغر دمياط كان عليهم أن يدفعوا عن مراكبهم رسوما إلى قائد القلعة الشرقية في بوغاز دمياط وإلى كتخدا ثغر دمياط تحت أسماء (تمكين البوغاز) و (العظمة) .
 كما جاء في إجمالي المدفوعات عن طائفة الجرومية التي دفعها عنهم شيخ طائفتهم في سنة ١١٠٤ هـ / ١٦٩١ م مبلغ ٨٥,٠٠٠ نصف فضة
 فضة تحت مسمى (بدل الرسالة) وذلك عوضا عن قيامهم بأداء تكاليف الرسالة التي أشرنا إليها غير مرة وجاء تفاصيل ذلك والجهات التي استوفته ^(٢) على النحو التالي :-

- أ - جهة مولانا الوزير ٥٠,٠٠٠ نصف فضة
- ب - جهة كتخدا الوزير ١٥,٠٠٠
- ج - جهة أغا الرسالة ١٠,٠٠٠
- د - باب أغا الرسالة ١٥٠٠
- هـ - أغاة الحوالة عن عائلته ٣٥٠٠
- و - لجهة وكيل خرج السلطنة ٣٠٠٠

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة القصة العسكرية سجل ٧٠ لسنة ١٠٨٢ هـ - ١٠٨٤ هـ
 هـ ق ٢٣٩ ، سجل ١١٠ لسنة ١٠٦٨ هـ ق ٤٥٤ ، سجل ١٥٠ لسنة ١١٠٢ ق ١٢٧
 ١ - الجروم مفردا جرم وهو قارب شرعي مطح يستخدم أفراد طائفة الجرومية لتفريغ وتحميل المراكب الكبيرة التي يتهددها الجوح عند دخول البوغاز فنظف في عرض البحر إلى أن يقوم الجرومية بعملهم .

- نيور - المرجع السابق ص ١٢٩ - ١٣١ - ١٤٥

- Vansleb :- op . cit . p 104

^(٢) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ١٦٠ لسنة ١١٠٤ هـ - ١١٠٦ هـ -
 ق ٤٢٦ - ٢٣٥ - ٥٠٠

ي - لجهة مولانا الأفندي عن عائلته وعن برانسي وخدم محكمة
ومصاريف متعاقبه ٢٠٠٠ الاجمالي = ٨٥,٠٠٠

وحظي المطلوب عن طوائف الجرومية لكل جهة من الجهات بالثبوت
باستثناء ما كان يتقاضاه القاضي الشرعي وأغوات الحوالة إذ تعرض
للنقص وللزيادة ^(١) وقد فرضت ضريبة حماية على ميناء المحلة الكبرى
المعروف باسم (مورده سمنود) في مقاطعة اتشنت حقيقاً لهذا
الغرض وعرفتها سجلات الروزنامه بأنها (مقاطعة مال حماية اسكلة
محلة الكبرى المعروفة بمورده سمنود) وذلك في سنة ١١٩٨ هـ -
/ ١٧٨٤ م وبمقتضاها حصلت رسوم على المراكب العاملة في ذلك
الميناء ودفع ملتزمه عن عوالده مبلغاً زهيدا للخزينة السلطانية قدره
١٠٠ پارة فقط ^(٢).

ويمثل ما عرضنا له من رسوم فرضها المتزمونون في دمياط والمحطة
الكبرى وغيرها نموذجاً ومثالاً لما شاع في الموارد على اختلاف أماكنها

^(١) أذا الرسالة هو الأغا العامل بدمياط من قبل أغا الأغوات الذي عبرت عنه الوثيقة بأنه (باب
أخا الرسالة) أما أغوات الحوالة فهم الجاوشية العاملون في نقل الرسائل والإشراف على نقل
الأموال الرسمية بين القاهرة ودمياط ، أما وكيل خرج السلطنة فهو المشرف على تشهيل صادرات
الحبوب والأرز والبارود وغيرها إلى الديوان العالي في استبول ، أما مولانا الأفندي فهو القاضي
(العالم الخريجي بدمياط)

- دار الوثائق القومية - محكمة دمياط سجل ٢ لسنة ٩٧٢ ق ٢٨ ، سجل ٣١ لسنة
١٠٠٠ هـ ق ٥٢٥ سجل ٩١ لسنة ١٠٩٤ هـ - ١٠٩٥ هـ ق ٧١ القبايلي - المصدر

السابق ص ٦

^(٢) د . محسن علي شومان - المرجع السابق ص ١٤٨ - ١٤٩ .

وهو لكونه في معظمه رسوما تصح تسميتها بانها غير قانونية أو بغير علم الدولة وإن علم بها بعض أصحاب النفوذ فإنهم كانوا يستغلونها لمنافعهم ولغرض رسوم من قبلهم على ملتزميها لمصلحتهم دون غيرهم ، كل ذلك ساهم إلى حد كبير في سكوت السجلات الرسمية ممثلة في سجلات المحاكم الشرعية ودفاتر الروزنامة عن تناول معظمها وما رصدته فيها فإنه جاء عرض وفي إطار ظروف معينة اضطرت القائمين عليها أو دافعها إلى تسجيل ذلك في تلك السجلات أو الدفاتر .

٢ - الأعباء غير المباشرة : *

لم تكن الأعباء المالية التي تناولناها فيما سبق على اختلافها وكثرتها هي نهاية المطاف وإنما عرفت حركة الملاحة التبيلية أعباء غير مباشرة تمثلت في المصادرة المؤقتة والعمل بلا أجر (السخرة) والعمل بأجور مخفضة متدنية (الرسالة) ثم فرض رسم (مال حماية) لمصلحة عناصر صاحب نفوذ من الإداريين والعسكريين وغيرهم وفيما يلي نتناول تفصيل ذلك :-

(أ) السخرة^(١) :

ورد ذلك المصطلح في العديد من الوثائق دون تفصيل أو شرح لمطلوه ومن ذلك ما عبرت عنه إحدى الوثائق التي تضمنت عقد استئجار أحد المراكب واشترط فيه المؤجر ما يلي (وعلى المستأجر المذكور

(١) ذكر الزمخشري في مادة سخر أن من استعملها وصف من يستعملهم السلطان بغير أجره وذلك بالعم (سخرة للسلطان يتملصهم) وذكر الرازي في تفسير قوله تعالى (لا يتخذ بعضهم بعضاً سخرياً) أن (سخرة) كلفه عملاً بلا أجره وكذا تسخره ..

- الزمخشري - قاموس أساس البلاغة ص ٢٠٥ .

الرازي - قاموس مختار الصحاح ص ٢٩٠

القيام بخدمة السلطنة الشريفة وما يأتي على المركب المذكور من التسخير والتجفير في المدة المرقومة ، وعليه القيام بما على المركب المرقوم من حمل ورسالة وسخرة وغير ذلك^(١) لكن تتبع وثائق المحاكم الشرعية عبر فترة البحث أثبت أن المراكب والقوارب كانت تتقاضى أجوراً عن قيامها بأعمال الخدمة العامة مثل نقل الحبوب والجنود والمهمات السلطانية وكانت تلك الأجور مناسبة على غير ما كانت عليه عند التكليف بنقل الحبوب ضمن الرسالة المقررة^(٢) ويجعلنا ذلك نعتبر أعمال السخرة كانت بمثابة تكاليف قصيرة الأمد والأثر تلجأ إليها الأجهزة الإدارية في حالات طارئة .

(ب) الرسالة :

اشتمت الرسالة اسمها من الرسائل التي كان يحملها رويسا المراكب عند توجيههم إلى جهات إنتاج الحبوب والتي تحدد اسم الملتزم والكمية المقررة لحمولة السفن واسم الجاويش أو الأغا المصاحب لذلك^(٣) ، ورغم أن قانون نامة مصر قد افترض على أمين الشؤون تجهيز المراكب الكافية لنقل الحبوب المقررة (المراكب السلطانية) ورغم أن البدايات الحقيقية لنظام تكليف الراكب بنقل الحبوب المعروف بالرسالة غير

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣هـ - ١٠٥٦هـ -

ق ٣٧ - ٢٨٠ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق سجل ٣١ لسنة ١٠٢٦هـ ق ٨٤٧ ، سجل ٤٥ لسنة

١٠٥٠ ق ١١٤٦ .

^(٣) د . أحمد فؤاد مبولي - قانون نامة مصر ص ٤٨ - ٥١ .

معروفة لنا بشكل قاطع إلا أن وثائق محكمة دمياط الشرعية عن مسنة ٩٨٥هـ/١٥٧٦م رصدت ببورلديا أصدره مسيح باشا في غرة جمادي الأولى من تلك السنة إلى الجهاز الإداري في دمياط ورشيد بخصوص تجهيز المراكب لأداء التكليف بنقل حبوب الرسالة وجاء فيه (.. ليس بخاف عنهم ما جرت به العادة من إحضار المراكب من الثغر إلى الديار المصرية ليكتب رسايلها من الشون الشريفة ويجهز إحضار الغلال فيتقدمون بسرعة لتجهيز المراكب للديار المصرية بالسرعة والتعجيل ، وكل من عاند في ذلك أو حمى مراكباً من الحضور لأجل غلال السلطان فلا يلومن إلا نفسه ..)^(١) .

ويستفاد من ذلك أن هذا النظام كان معمولاً به قبل إصدار هذا البيورلدي بفترة مناسبة بما يعنى القصور المبكر للمراكب السلطانية عن القيام بذلك ، كما استفاد أمراً هاماً آخر هو أن ذلك التكليف كان عنها يتهرب منه أصحاب المراكب ويصطنعون لذلك الحيلة والوسيلة وربما كانت تلك الحيل والوسائل أحد المدخل الهامة لنشوء الحميات وتراجع الضبط الإداري الذي بدأ خطره جلياً في القرن ١٧ الميلادي ثم استغلظ فاستوحش في القرن ١٨ الميلادي بشكل أسهم إسهاماً بالغاً في رسم خريطة الصراع السياسي والتراجع الإداري والظلم الاجتماعي في ذلك القرن .

ورغم أن أجهزة المراكب العاملة في حالة التكليف بالرسالة وفق ما افترضه قاتون نامة مصر كانت مناسبة إلا أن تغير الأمور بدرجة تحولت معها تلك المهمة إلى عبء ثقیل يرجع في تقديرنا إلى الاختلال الناشئ عن آلية الالتزام التي أدير بها هذا النشاط وذلك لأن أمين البحرين كان يلتزم بنقل الكميات الباقية نظير أسعار النقل التجاري الراجعة وبالتالي

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة دمياط سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥هـ في ٢٦١ .

كان هامش ربحه وعوائده من ذلك على حساب الأسعار الحقيقية وعلى حساب رويسا المراكب وأصحابها^(١)، ثم بدأت دورة أخرى من دورات نظام الالتزام في إدارة عمليات نقل الحبوب وهي الالتزام من الباطن والتي أتت إلى ارتفاع نسبة عوائد الملتزمين الأصلاء وملتزمي الباطن وذلك على حساب ما يتقاضاه رويسا المراكب وأصحابها من أجور بشكل أدى إلى تهريبهم من ذلك العبء والغرم الكبيرين مما اضطر الجهات الإدارية إلى تشديد القبضة على ذلك وتحديد حملتين من أماكن مختلفة على كل مركب بصفة موسمية سنوية^(٢).

وقد وضعت الأجهزة الإدارية المسئولة عن ذلك تنظيماً لعمل المراكب راعي البعد الجغرافي بحيث كان على المراكب العاملة في فرعي دمياط ورشيد من نهر النيل أن تقوم بنقل الحبوب من أقاليم شمال الصعيد مثل بني سويف والمنيا والبهنساوية على أن تختص المراكب القادمة من أقصى شمال النيل في دمياط بنقل الحبوب المنتجة في بني سويف بينما كان على المراكب القادمة من نواحي إقليم الغربية والدقهلية أن تنقل حبوب المنيا ثم كان على المراكب العاملة في النطاق الأقرب من فرعي دمياط ورشيد أن تتجه إلى الأقاليم الأبعد من شمال صعيد مصر بينما كان على مراكب مصر القديمة وبولاق العاملة في نطاقهما الجغرافي أن تنقل

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٣٠ لسنة ١٠٢٤ ق ٧٦٦، سجل ٣١ لسنة

١٠٢٦ ق ٨٤٧ سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ هـ ق ٨٣١-١٧٨٩، سجل ٥٩ لسنة ١١٠٣-

١١٠٦ ق ١٩٠-١٩٣-١٩٤-٢٣٥-٥٨٩-٧٤٩.

-محكمة دمياط سجل ٨٠ لسنة ١٠٤٥ ق ٤٣٠-٤٤١.

-محكمة مصر القديمة سجل ٩٣ لسنة ٩٧٨ هـ-٩٨٠ هـ ق ٢١٥.

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣ هـ-١٠٥٦ هـ ق

٣٧-٣٠٣-٤٠٢-٤٦٨-٤٨٠-٥١٠، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ-١٠٩١ هـ

ق ١٤٢-٦٤٩-٨٥١-١٣٧٧-١٣٢٨-٢٣٢٨.

ما عليها من نواحي وسط وجنوب صعيد مصر مثل منفلوط وجرجا وقنا وسوهاج^(١) .

ثم اضطرت الأجهزة الإدارية لتشديد القبضة على ذلك وجعل حشد المراكب للوفاء بتلك المهمة ضرورة قصوى وذلك باتخاذ إجراءات وتدابير تمنع المراكب من العمل في النقل على اختلاف أنواعه ولا تمكنها من ذلك إلا بعد أداء ما حدد عليها من تكاليف بالرسالة ، وأصبحت تلك المهمة في صدر أولويات ومسئوليات الأجهزة الإدارية في الأقاليم وأمناء الشون والبحرين ومن معها^(٢) .

وقد اضطرت الأجهزة الإدارية إلى معاقبة من تخلف عن أداء هذه الأعباء ببيع مركبه أو عدد من القوارب يفي بما تأخر عليه بحيث لم تكن المسئولية تسقط في أداء هذا التكاليف عن أي مركب إلا بغرقها أو كسرهما وإثبات ذلك بشكل رسمي وأصبحت المراكب والقوارب هي العين الضامنة وليس أصحابها لما عليها من أعباء في شأن التكاليف بالرسالة^(٣) ، ومن ذلك ما رصدته إحدى الوثائق التي جاء فيها (قام الرايس سلامة السقيلي بثغر دمياط بإسقاط حق المراكب البنواني الخلي من العدة والآلة المعلومين شرعاً لجهة الميري وذلك نظير ما عليه من

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة رشيد سجل ٦١ لسنة ١٠٥٥هـ ق ٣٥٥-٧٦٩ : ٧٧٠-

١٠٦٤ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط سجل ١٤٩ لسنة ١١٠١ ق ٥٠١ .

- محكمة الدهلية سجل ٢١ لسنة ١١٣١ ق ٤٦ .

-المرعاش - الصدر السابل ص ٢٠٤ .

^(٣) دار الوثائق القومية : - محكمة دمياط سجل ٨٣ لسنة ١٠٤٨ ق ٢٤٦ .

الغلال الحب لجهة العنبر المرقوم أعلاه المقرر بدفتر المقاطعة
بالديوان الشريف)

كما رصدت وثيقة اخرى ضمانتة (يوسف جوربجي عزبان المتحدث
على حطب مطبخ الديوان) لاثنتين من رويسا المراكب في وفائهم
بما تأخر عليهم من نقل الحبوب في تكليف رسالة عام سابق^(١)، لم
يقوما بأدائه ولم تفلح تلك الإجراءات في ضبط تلك العملية مما اضطر
عبد الرحمن باشا سنة ١٠٨٩هـ / ١٦٧٩م لإصدار بيورلدي إلى
المسؤولين عن الرسالة السلطانية والمعرفين وغيرهم من الأجهزة
الإدارية جاء فيه (أن كل من كان له مركب وعليه شيء من
الغلال لجهة الميري فتباع بقيمتة ويشترى بثمنها غلال ويدفع
عنه لجهة الميري)^(٢).

وإزاء ذلك أصبح من الشائع في عقود بيع واستئجار المراكب تحديد
وفاء المركب المبيع بتكاليف الرسالة السابقة من عهده وكذلك تحديد
مسئولية التكليف بالرسالة في وثائق الاستئجار ومن ذلك ما رصدته
إحدى الوثائق المتضمنة لاستئجار مركب وقد جاء فيها ما يلي (على
أن المركب المذكور معاف خالصاً من الرسالة وتوابعها ما عدا
عوايد القلوع وعلى أنه إن حمل المستأجر المذكور على

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ ق

١٩٨٢-١٩٧٦-٨٥١-٦٤٩، ٨٤

- محكمة دعايات سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢-١٠٥٣هـ ق ٢٤٦ .

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة السجل السابق ق ٢٣٨٠ .

المركب من غلال الرسالة في المدة المذكورة فيحاسبه بأجرة ما حملة حكم البراني ..) بينما التزم مستأجر آخر بمسئوليته عن الرسالة وكافة الأعباء التي تترتب على العين المؤجرة حيث أقر بما يلي (على المستأجر المرقوم القيام بما على المركب المرقوم من حمل وسخوة ورسالة وغيره ..) بينما سجلت وثيقة بيع مركب اشكيف مسئولية البائع عن المتأخرات المركب من الرسالة إن ظهرت أو طالبت بها الأجهزة الإدارية المعنية بذلك (جميع ما يظهر على المركب من

الرسالة المنكسرة لجهة العنبر فهي على البائعين ..)^(١)

ورغم أن وثيقة رصدت تقديم الأجهزة الإدارية لإعانات عينية إلى جانب الأجر الرمزي للمراكب العاملة في نقل حبوب الرسالة إلا أن تلك الوثيقة تبدو فريدة لم نحصل على ما يشبهها أو ما يعرضها حيث جاء فيها (أنهم تسلموا أجورهم ومعها الخبزة والمش على العادة) وقد بلغت المراكب المطلوبة للرسالة من فرع رشيد سنة ١١٢٠هـ/١٧٠٧م ٥٨ مركبا وبلغ إجمالي أجورها النقدية والعينية ١٤٥٠٠ نصفاً بمتوسط قدره ٢٥٠ نصفاً للمركب الواحد^(٢) .

ويمثل ذلك أجراً بالغ الضالة إذا وضعنا في الاعتبار المسافة التي تقطعها تلك المراكب ذهاباً وإياباً وقيم الأوصاف الفضية الشرائية آنذاك ، وليس من شك أن هذا التنفي في أسعار النقل يمثل مشكلة كانت تزداد

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠ ق ٣٢١ .

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١-١٠٩١ ق ١٩٨٢ .

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٠ لسنة ١٠٥٣-١٠٥٦هـ ق

اتساعاً مع مرور الزمن وذلك الاتساع الناشئ عن ثبات أجور النقل في الرسالة والتراجع المستمر في أسعار صرف العملات وبالتالي انخفاض القيم الشرائية لأصناف الفضة المتعامل بها في مثل هذا الشأن ويدهي أن ذلك يؤثر تأثيراً واضحاً على قيم البهوع والاستحجار وقد تضمنت إحدى الوثائق حالة اشترط فيها المستأجرون على مالك المركب شروطاً جاء فيها (متى كتب القارب المذكور للرسالة السلطانية في مدة

التواجز المرقومة يقتطع للمستأجرين المذكورين عن كل

١٠٠ أردب عشرة قروش ..) وبحساب حمولة المركب ونسبة المستقطع إلى إيجار المركب عن مدة عام كامل وهو مبلغ ٦٠٠٠ نصف فضة يتضح أن ما يستقطع بدلاً من التكاليف بأداء نقل حبوب الرسالة هو مبلغ ٣٥٠ نصف فضة بنسبة مئوية قدرها ٥,٨٣٪ من قيمة الإيجار وذلك سنة ١٠٨٣هـ/١٦٧١م^(١) ، مع الأخذ في الاعتبار ما يدفع من أجور للنقل في الرسالة ورغم ذلك فإن تلك النسبة ارتفعت حوالي أربعة أضعاف ذلك في سنة ١١١٨هـ/١٧٠٥م حينما سجلت وثيقة في هذا التاريخ أن للمستأجر أن يستقطع مبلغ ٤ آلاف نصف من إجمالي إيجار المركب وقدره ٢٠ ألف نصف بنسبة مئوية تماوي ٢٠٪ من قيمة إيجار المركب ، غير أن وثيقة أخرى في نفس التاريخ رصدت الفارق بين أسعار النقل المخفضة في ظل التكاليف بالرسالة وأجور النقل التجاري بما يساوي نسبة ٣٠٪ أقل من قيمة أجور النقل التجاري^(٢).

غاية القول من ذلك أن عبء التكاليف بنقل حبوب الرسالة كان ناشئاً عن تضائل قيمة الأجور في تلك الحالة قياساً إلى الأجور الحقيقية ،

^(١) دار الوثائق القومية :- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ-١٠٩١هـ ق

^(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة بولاق سجل ٦١ لسنة ١١١٦هـ-١١٢٠هـ ق ٢٣٧-

والمشكلة أن هذا الغارق كان يتسع عاما بعد آخر متزامنا مع حالة التراجع في مختلف الأصعدة .
 وفيما يلي جدول يوضح تطور أجر نقل الأردب الواحد من القمح في ظل التكلفة بالرسالة عبر سنوات مختلفة ومن جهات مختلفة^(١):-

السنة هجرية	ميناء الشحن	ميناء التفريغ	أجر النقل
٩٦٧	البهنساوية	مصر القديمة	٢,٥٠ فضة
١٠٨١	محلة أبو علي	.	٤ نصف فضة
١٠٩٧	جرجا	بولاق	٤,٥
١١٠١	البهنساوية	مصر القديمة	٤,٥
١١١٦	جرجا	.	٤,٥
١١٢٠	منفلوط	.	٤
١١٥٥	جرجا	.	٥
١١٥٥	منفلوط	.	٤
١١٥٥	المنيا	.	٤
١١٥٥	البهنسا	.	٣
١١٥٦	جرجا	.	١٢
١١٥٦	منفلوط	.	٩
١١٥٦	المنيا	.	٧
١١٥٦	البهنسا	.	٥

(١) دار الوثائق القومية :- - محكمة بولاق سجل ٦ لسنة ٩٦٧هـ - ٩٦٨هـ ق ١٨
 سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧هـ - ١٠٩٩هـ ق ٤١٦ سجل ٦١ لسنة ١١١٦ - ١١٢٠هـ ق
 ٦٢٨ سجل ٧٢ لسنة ١١١٦ - ١١١٧هـ ق ٤١٦ .
 - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١هـ - ١٠٩١هـ ق ٨٤٠
 - سجل الديوان العالي رقم ١ لسنة ١١٥٤ - ١١٥٧ ق ٦٥٠ .

وينظرة بسيطة إلى تلك الأسعار التي كانت لا تتعباً بعضى السنوات وتغير قيم العملات يتضح المدى الذى شكلته من الغرامة وهي إذ قورنت بنسب تغيير أسعار صرف العملات التي أشرنا إليها غير مرة والتي نشأت عن تراجع القيم الحقيقية للأصناف الفضية وهي العملة الرسمية لاتضح مدى كون الرسالة وأعبائها قد أصبحت عبئاً وكابوساً يوزق حركة الملاحة والقائمين عليها .

وترصد إحدى الوثائق رد فعل عنيف لجأ إليه أصحاب المراكب فسي بعض الأحيان تجاه المكلفين من أغوات الرسالة بالتجول في نهر النيل لتسجيل المراكب ، وذلك حين تصدى أهالي قرية منية الخولي عبد الله التابعة آنذاك لإقليم الدقهلية لإبراهيم أغا الرسائل ورجاله حينما قصد بلدهم لتسجيل ثلاثة مراكب مغلقة يمتلكها بعض أفراد هذه القرية في لغاتر الرسالة حيث احتشد أهالي القرية وقاموا بضربهم وطردهم^(١)، كما قام أحد أتباع حبيب الدجوي بذبح أحد المعرفين قبالة بولاق حينما كتب إحدى مراكب ميده في الرسالة^(٢) .

بقيت الإشارة إلى تزايد وتنامي مشاكل نقل الحبوب إلى الشئون السلطانية (الأنبار الشريفة) في مصر القديمة مع تراجع دور المراكب

(١) دار الوثائق القومية :- محكمة ديماط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢، ١٠٥٣، ١٠٥٤، ٣٠ .

(٢) سكن حبيب وأولاده في قرية دجوة على الضفة الشرقية من فرع ديماط في ولاية القليوبية وتجمعت حولهم ومعهم عناصر مختلفة من العربان وغيرهم وعرفوا جميعاً باسم عربان الحياصة ولعبوا دوراً بالغ الأهمية في الصراعات بين البيوت الملوكية في القرن ١٨ وأصابوا جانباً كبيراً من النفوذ وشهدت مسيرتهم انتصارات والتكاسات ولكنهم على الإجمال كانوا مراكز قوة ونفوذ في تلك الفترة :-

ترجم من التفاصيل يرجع إلى :- د. عبد الحميد حامد سليمان - عربان الحياصة والماليك القاسمية - نموذج لتسوي لملافة القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ - مكتبة كلية الآداب جامعة القاهرة - مجلد ٥٥ - عدد ٢ سنة ١٩٩٥هـ - ص ٣١٣-٣٤٣

الرسمية (مراكب السلطنة) واتساع التكليف بالرسالة بحيث أصبح
تطور وضعية وظروف هذه المشكلة ووسائل معالجتها يعكس الظروف
والمناخ السياسي والإداري في مصر العثمانية في القرنين ١٧ ، ١٨
الميلاديين .

وقد ذكر القينالي عدد المراكب الخاضعة لتكليف النقل بالرسالة في
سنة ١١٢٧هـ/١٧٠٩م فجاء عددها ١٥٠ مراكباً^(١) ولاشك أن هذا العدد
يوضح التأثير الجلي لفشل نظام إدارة نقل الحبوب إلى الشون بمصر
القديمة رغم أن هذا العدد تم تدبيره في ظروف استثنائية جاءت إثر
استفحال مشاكل التكليف بالرسالة بشكل كانت معه حركة نقل الحبوب أن
تتوقف تماماً واضطر الباشا إلى استنفاذ كل الجهود التي نجحت في تدبير
هذا العدد المشار إليه ، وكان هذا السيناريو معداً للتكرار كثيراً وسببه
الرئيسي تمثل في ضالة أجور نقل الحبوب التي تدفعها الخزينة السلطانية
لمراكب الرسالة بالمقارنة بأسعار النقل التجاري وتزامن ذلك مع تراجع
الدولة العثمانية في مصر لحساب العناصر المحلية من عسكريين ومماليك
وإزاء تفاقم المشكلة اضطر الديوان العالي إلى زيادة أسعار نقل
الحبوب المحددة للرسالة بنسبة تقترب من ١٠٦٪ من أسعار النقل
القديمة وذلك سنة ١١٥٦هـ/١٧٤٢م^(٢) ، ورغم أن هذه الزيادة كانت
ذات آثار إيجابية إلا أنها لم تحل دون استمرار المشكلة .

ج . الحمایات :

يعني مصطلح الحمایات ما كان يفرضه رجال الأوجاقات العسكرية
المختلفة وخصوصاً أو أوجاقى عزبان ومستحفظان وبعض أصحاب
التفوذ من الأمراء المماليك وغيرهم من رسوم على مختلف الأنشطة
الاقتصادية والإدارية والحرفية لمصلحتهم الشخصية من واقع نفوذهم

(١) القينالي :- المصدر السابق ص ٥٩-٦٠

(٢) دار الوثائق القومية - سجلات الديوان العالي سجل السنة ١١٥٤هـ/١١٥٧هـ ق ٣٥٠

وقد أجمل الملواتي ^(١) الجهات الرئيسية التي مارست فرض الحماية والمغارم على حركة الملاحة النيلية بقوله في رسده لأحداث سنة ١١٠٣هـ/١٦٩٢م بقوله (في ٢٣ من شوال أبطل كوجك محمد المذكور الحماية بمصر باتفاق السبع بلكات فأبطلوا جميع ما يتعلق بالعزب والينكجرية من الحماية بدمياط ورشيد وغيرها وكتب بذلك بيورلدي ونزل به اغا من طائفة الباشا وباش جاويش مستحفظان وجاويش من العزب وأشهبوا النداء بمصر في الشوارع والأسواق بإبطال الحماية ..) ، ويتفق الملواتي بذلك مع ما رصده الوثائق من أن رجال أوجاق عزبان ومعهم من شاركهم من رجال أوجاق مستحفظان في المناصب المتعلقة بالملاحة النيلية كالرسالة وأمانة البحرين ونظارة الشون ومن في معيتهم من الجاويشية والمعرفين وغيرهم قد شاركوا في فرض حمايتهم من واقع نفوذهم على العديد من المراكب والقوارب واستثنائها من الكثير من الأعباء والرسوم فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية على الغير .

غير أن البعض ممن كانوا يستثمرون في المراكب والقوارب من تلك العناصر سواء بالتملك أو المشاركة كانوا يعفون مراكبهم من الكثير من الأعباء والتكاليف فيما يمكن أن نسميه فرض الحماية للممتلكات الشخصية ومن ذلك ضمان الأمير إبراهيم جوربجي عزبان كتحدا حملة

^(١) الملواتي - المصدر السابق ص ٢١٢ .

الغلال ببولاق وشريكه الأمير محمد أغا أمين البحرين لمن استأجر منهما بعض مراكبهم باستثناءها من (الحماية من الرسالة والتعريف) .

وعلى هذا النحو ضمن الشهابى أحمد بن محمد الشهير بالفوري من عزبان وكان معرقاً تابعاً لأغا الرسايل ومن أكبر المستثمرين فى المراكب لمن استأجر منه إحدى مراكبه ما يلى (أن المركب المؤجرة محمية خالصة من الرسالة ومن الفريخت ..) أي نقل الحبوب ^(١) .

وقد تفاقمت خطورة تلك المشكلة بشكل كانت معه حركة نقل حبوب الصعيد إلى مصر القديمة أن تتوقف تماماً وأصبح من الواضح أن حل تلك المشكلة لا يتم إلا باتفاق أوجاقى مستحفظان وعزبان على رفع حمايات المراكب المخصصة للرسالة وبعبارة أدق منع كل أوجاق لرجاله من فرض حمايتهم واستغلال نفوذهم فى هذا الشأن .

وتمثل محاولات كوجك محمد الإصلاحية والتصدي لمخاطر المجاعة التى هددت القاهرة وكان من أسبابها حمايات الصكريين لمراكب الرسالة دليلاً واضحاً على ما ذهبنا إليه ، إلا أن إغتيال الرجل حين ^(٢) كساد أن يحقق نجاحاً كبيراً فى مهمته يمثل معنى أعمق غوراً وهو أن ظاهرة الحمايات أصبحت أكبر وأخطر من أن يتصدى لها فرد مهما حسنت نيته ومهما بدا من قبول الأوجاقيين لمساعدته وذلك لأن المسألة أصبحت تمثل

^(١) دار الوثائق القومية : - محكمة بولاق الشرعية سجل ٥٨ لسنة ١٠٩٧-١٠٩٩هـ ، سجل ٦١ لسنة ١١١٦-١١٢٠هـ ق ٢٣٤-٢٣٧ .

^(٢) أحمد شلبي بن عبد الغنى : - المصدر السابق ص ١٨٧-١٨٨-١٨٩-١٩٠-١٩١ .
- د. عمر عبد العزيز - تاريخ الشرق العربي - الناشر دار المعرفة الجامعة - الإسكندرية - ١٤٢-١٤٠ .

أحد عوامل البقاء في حلبة الصراع على النفوذ لكل فريق وبالتالي فليس من السهل عليه أن يتنازل عنها بما تكدره على أفرادها وأتباعه من عوائد ضخمة يصطنع بها الأتباع ويمتلك أسباب القوة والنفوذ ، وفي ذلك تعطيل وتفسير قوي للتكوض السريع والمتكرر للأوجاقات عن الوعود برفع المظالم والحمايات ، وما فعله كوجك محمد سنة ١١٠٥هـ/١٦٩٢ م هو ما اشترطه بصارة واضحة (ألا يقارش أحد سفارين الرسالة وألا يعارضه أحد من الأوجاقات السبعة ..) .

ويتناول القينالي تلك بلغة أكثر وضوحاً وتحديداً فيقول (خلع عليه قنطان وفرمان بإبطال حمايات المراكب ونزل جمع المعرفين وكتبنا الرسالة والرويسا وحرر المراكب وقطع تذاكر باسم الرئيس والعزب والمحل الذي يوسق منه وسافرت كامل مراكب الرسالة ..)

وكانت النتيجة أن نجح في نقل كميات كبيرة من الحبوب بلغ حجمها ٨٠ ألف أردب في مدة ٤٠ يوماً^(١) ، وهو ما كسان ليتم على الإطلاق في حال رفض الأوجاقات له ، وما قبلت الأوجاقات ذلك إلا

(١) التمرداش :- المصدر السابق ص١٤٣-١٤٤ ، اللوان- المصدر السابق ص٢١٢-٢٣٨-٢٤٣ .

- القينالي - مجموع لطيف ص٢٤-٥٦-٦٠-٦١-١٢٤-١٢٥ ، التمرداش المصدر السابق ص١٤٤-١٤٦

استجابة لضغوط الدولة العثمانية وفي إطار لعبة التوازنات بين المتنافسين المحليين وتلك الضغوط ، ولا تمثل محاولات كوجك محمد ومحمد بيك وعلى بيك الأرمني الناجحة إلا استثناءً في سنوات القرن ١٨ الميلادي التي شهدت تلك الظاهرة بما تعنيه من دلالات وما يصاحبها من تداعيات .

على أن الأمر لم يقتصر على الأوجاقات العسكرية وإنما مارسته عناصر محلية مثل عربان الحبايبة الذين استغلوا في ذلك قاعدتهم في نجوة وفراغتهم الجيدة للمناخ السياسي والقوى المتصارعة والتي بموجبها ربطوا أنفسهم بالتحالف مع الفريق الأكثر حظاً في صراع النفوذ والمصالح وهو المماليك الفقارية فانتفعوا بوجودهم ومارسوا نفوذاً كبيراً في ظل تلك واضطروا لخوض حروبهم وتجرعوا معهم نتائج انتكاساتهم وبرز منهم حبيب وولديه سالم وسولم ، وقد وصف صاحب أوضح الإشارات نفوذ سالم بن حبيب وما كان يفرضه على حركة الملاحة في فرعي نيمياط ورشيد من عوائد بقوله (استولى على خفارة البرين وفقدت كلمته بالبلاد البحرية من بولاق إلى البوغازين وصارت المراكب والرؤسا تحت حكمه وضرب عليها الضرائب والعوائد الشهيرة والسوية ..)^(١) .

وقد طارده أعداؤه من القاسمية بزعامة اسماعيل بيك ابن ايواط واستصدروا فرماتت أرسلوها إلى جميع الأقاليم تنبهه على الأجهزة الإدارية على اختلاف مستوياتها بعدم إيواؤه أو معاونته ومطاردته وتعزي ذلك إلى فساده ونهبه لأموال المسلمين وتخص منها مظالمه في نهر النيل التي كان يفرضها على السفن^(٢) .

(١) أحمد شلبي بن عبد الغني : - المصدر السابق ص ١٨-٢١٣-٢١٤-٢٤٣-٣٧٦-

٣٩٥-٥٥٤-٥٦١ .

(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة الدقهلية سجل ٢٤ لسنة ١١٣٤-١١٣٧-ق ٢٨٣-٢٨٤

غير أن المناخ السيئ والصراع الدموي بين الفقارية والقاسمية
ومصرع ابن إيواظ وعودة نفوذ الفقارية كان درعاً وقى العباية أخطراً
ملاحقة إذ سرعان ما عادوا إلى ما كانوا عليه ، وقد وصف الجبرتي ما
كان يقوم به زعيمهم الجديد سويلم بن حبيب بقوله (أنشأ سويلم عدة
مراكب تسمى الخرجات ولها شرفات وقلوع عظيمة وعليها رجال
غلاظ شداد ، فإذا مرت بهم سفينة صاعدة أو صادرة أوقفوها
وأخذوا منها ما أجوه من حمل السفينة وبضائع التجار وإن
تلكأوا ضيقوا عليهم وأخذوا أضعافاً ..)^(١) ، ورغم الضربات المتتالية
وما شهنته مسيرتهم من انتصارات والتكاسات إلا أنهم ظلوا على نفوذهم
حتى بدايات عهد محمد علي^(٢) .

ومن طرائف حمايات المراكب أن حريقاً أتى على بيت إبراهيم
جوريجي عزبان وكان ملتزماً بمقاطعة أمانة البحرين فأرجع الناس سبب
ذلك إلى أنه كتب ثلاثة مراكب كانت تنفع حمايتها لتفقات ضريح السيد
البدوي القطب الصوفي المعروف وعرفها أحمد شلبي بن عبد الغني بأنها
(ثلاثة مراكب حماية السيد أحمد البدوي) في التكليف بنقل حبوب
الرسالة وأصبحت بذلك ضمن مراكب الرسالة وقد أرجع الناس سبب هذا
الحريق إلى انتقام السماء للقطب الصوفي^(٣) .

^(١) الجبرتي : - عجائب الآثار ج ١ ص ٣٩٢-٣٩٤

^(٢) لمزيد من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

د. عبد الحميد حامد سليمان - عزبان الحماية والمالكية والقاسمية ص ٣٩٢-٣٩٤ .

^(٣) لأحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ٤٢٢-٤٢٣ .

وعلى الإجمال فإن رد الفعل الرسمي تجاه تلك الظاهرة اتسم بتناقض
بين حيث اعترفت به وشاركت فيه حينما فرصت بدورها ضريبة (مال
حماية) على جهات متعددة كان منها ما فرض على صيادي نهر النيل
في بولاق ومصر القديمة وما فرض على ملتزمي ميناء المحطة الكبرى
المعروف بموردة سمبود وما فرض على طائفة الجرومية تحت بند
(مال حماية جريمهاى فروخت غلال) وغير ذلك^(١)

أما الجانب الآخر من رد الفعل الرسمي فقد كان إصدار البيورلدسات
المتعددة برفع الحماية والمظالم ، وقد أشرنا إلى بدايات مبكرة ليس
للمشكلة فحسب وإنما لمواقف الإدارة العثمانية في مصر من هذه المشكلة
ونلك البيورلدسات الذي صدر في أول جمادى الأولى سنة
١٥٧٦م/١٩٨٥^(٢)

ودون الدخول في تفاصيل وظروف وأسباب فرض الحماية على
المركب وأسباب إلغائها وأسباب عودتها السريعة إذ أننا فيما عرضناه لم
نرصد رسداً كاملاً ومتتابعاً لتلك الظاهرة بل مسسنا الأمر مساً حقيقياً ،
فتتبع ذلك كله يضي رصد الصراع والمناخ السياسي في مصر العثمانية
خصوصاً في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلاديين حيث كان التنافس على المغام
والنفوذ بالمسيطرة على جهات العوائد والرسوم وفرض الحماية بما
يعنيه استثمار فريق دون منافسه بعوائد أضخم وبالتالي حيازة نفوذ أكبر
تنفع إلى المنافسة بالمشاركة فإن لم يكن فهالانتزاع الذي يعقبه الانتقام ثم
التهاون وادعاء قبول الإصلاح ورفع المظالم ريثما تلتقط الأنفاس
وتستجمع القوى وبالتالي يكون التكمس السريع والعود إلى سابق العهد
وكان ذلك في حقيقته سيناريو مكرراً وجد المناخ الملائم لوجوده في ظل
تزايد نفوذ الأوجاقات العسكرية ثم اختراقها من قبل العناصر المحلية من

(١) د. عبد الحميد حامد سليمان - الحماية والمظالم ص ٢٤٠ : ٢٣٦ .

(٢) دار الوثائق القومية :- محكمة دياط سجل ٢٠ لسنة ١٩٨٥ ق ٢٦١ .

المماليك وغيرهم انتهاء بالسيطرة على معظم المناصب الإدارية والعسكرية في مصر بحيث ضاعت سدى محاولات كل من أراد الإصلاح من الباشوات واضطر غيرهم إلى السكوت على ذلك الواقع على مقالته وأصاده^(١)

ويمثل ما أورده أحمد شلبي بن عبد الغني في رصده لأحداث سنة ١١٤٩هـ/١٧٣٥م نموذجا لتردد وضعف الإدارة المركزية في القاهرة وعلى رأسها الباشا إزاء الحمایات على المراكب وأثارها السلبية حيث ذكر أن يوم الأحد التاسع من محرم في تلك السنة قد شهد شكوي العلماء إلى الباشا من تأخر إرسال غلال الحرمين الشريفين التي كانت ترسل سنويا لأهالي مكة والمدينة وذلك نتيجة للحمایات المفروضة على المراكب التي أدت بدورها لعدم نقل الحبوب إلى الثون السلطانية في مصر القديمة من جهات إنتاجها فأصدر الباشا فرماتا برفع الحمایات عن المراكب حيث أعتت الحمایات مراكب الأغنياء فكانت تنقل الحبوب للتجار بأسعار النقل التجاري وأعقب ذلك إرتفاع أسعار الحبوب بشكل كبير ، على حين لم تمتثل لتكاليف نقل الحبوب في الرسالة إلا مراكب الفقراء .
وكرد فعل لإلغاء الحمایات قام المنتفعون بها من المسؤولين عن أمن بولاق بترك اللصوص الذين روعوا الأهالي وعمت الفوضى واضطر

^(١) شهدت سنوات ١١٠٥هـ/١٦٩٣م - ١١٢١هـ/١٧٠٨م - ١١٢٢هـ/١٧٠٩م -

١١٣٧/١٧٢٣م - ١١٤٩/١٧٣٥م أبرز محاولات رفع الحمایات عن المراكب في ظروف متشابهة لا تخرج عن كونها صراعات على المغانم والفوز بين أوجاق مستحفظان من جهة وأوجاق عربان وبالي الأوجاقات من جهة أخرى فزحما زعامات من كبار رجال تلك الأوجاقات ، ولزید من التفاصيل حول هذا الموضوع يرجع إلى :-

أحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٨٠-١٨٧-١٨٨-٤٣٨-٤٤٢-٦١٤ .

القباني : - المصدر السابق ص ٢٤-٥٦-٦٠-٨٢-٨٣-١٢٤-١٢٥ .

الباشا إزاء ذلك إلى إصدار فرمان جديد يسمح لهم بما حرموا منه من
الحمايات^(١) .

يبقى القول أن آثار الحمايات السلبية لم تمتد لتمثل إرهابا لحركة
الاستثمار في الملاحة النيلية أو ممارسة للقوضى والابتزاز وإنما زادت
فكانت شريانا يعد الصراعات السياسية والعسكرية بالعوائد والأموال التي
كانت تغذي تلك الصراعات وأولئك المتصارعين ثم تدير رؤسهم إليها
لتكون هي بنفسها أحد ميادين ذلك الصراع بعد أن كانت سببا رئيسا من
أسبابه .

٢ - حالات الإعفاء :

رغم اتساع نطاق الرسوم والضرائب والأعباء المباشرة وغير
المباشرة على اختلاف وشمولها لقطاعات النشاط الملاحي المختلفة فإن
بعض حالات الإعفاء قد تمتعت بها بعض عناصر حركة الملاحة النيلية ،
وعلى حين أعفيت بصفة دائمة (مراكب السلطنة الشريفة) العاملة
في أغراض نقل المهتمات الرسمية من حبوب وجنود وغير ذلك فإن بعض
الأنشطة المتعلقة بالملاحة النيلية قد شهد إعفاءات مماثلة معدية الجيزة
التي كانت وفقا على المسادة الوفاقية وعرفت بالوثائق بأنها (وحسة
آل وفا) وذلك رغم اتساع عوائلها ، وسجلت بعض الوثائق احترام
العناصر الإدارية وأصحاب النفوذ لهذا الإعفاء حتى إن كبار الأُمراء
ورجال الجهاز الإداري بما فيه أمير البحريين نفسه كانوا يدفعون أجور

- المصدر السابق ص ٦١٢ : ٦١٨ .

(١) أحمد شلي بن عبد النبي

استخدامهم لتلك المعادي^(١) ، كما أشارت إحدى وثائق محكمة المحلّة الكبرى إلى نموذج من المعادي التي تستخدم مجانا وبالتالي تعفى من سداد الضرائب أو غير ذلك وقد وصفته الوثيقة بقوله (معدية سبيل ببحر طنّيح يعدي فيها كافة المسلمين المارين بالطرقا والمزارعين بالفيطان ...) .

وقد أعلّفت بعض القوارب والمراكب من دفع الرسوم والضرائب وغيرها من العوائد في مقابل استخدام تلك القوارب والمراكب من قبل المعرفين ورجالهم ومعاونيهم في موسم تحصيل الضرائب للتجوال في النيل لمتابعة وتنفيذ ذلك^(٢) علي أن قلّة بل ندرت حالات الإعفاء التي رصدتها وثائق المحاكم الشرعية تبدو أمرا طبيعيا وغير مستغرب في ضوء السياسة الضريبية التي أتبعها الدولة العثمانية في مصر بوجه عام والداعية إلى إخضاع معظم النشاط الإنساني والاقتصادي لها كما أن الممارسة الضريبية في واقع الأمر كانت تذهب في هذا الإتجاه إلى مدى أوسع علي نحو ما فصلنا قبل ذلك ...

غاية القول أن جهات عديدة ومتنوعة شاركت في حصيلّة الرسوم والضرائب والعوائد على حركة الملاحة النيلية ورغم اتساع وضمانة تلك المتحصلات إلا أن الخزينة السلطانية لم تستفد منها بالقدر الذي يتناسب مع تلك الزيادات بينما ذهبت تلك العوائد والمتحصلات إلى العناصر

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة مصر القديمة سجل ١٠١ لسنة ١٠٥٧ - ١٠٦٤ ق

٩٤ - ٢٦٩ ، سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١ هـ - ١٠٩١ هـ ق ١١١٦ - ١٩٦٤ -

١٤٨٠ - ١٣٤٦ - ٢٠٠٨ - ٢٠١١

^(٢) دار الوثائق القومية : - محكمة المحلة الكبرى سجل ٩ لسنة ١١١٩ ق ٤٥٠

- محكمة مصر القديمة سجل ١٠٤ لسنة ١٠٨١٠ هـ - ١٠٩١

هـ ق ١٩١٠

العسكرية من رجال أوجا في عزيان ومستحفظان والعناصر صاحبة النفوذ التي مارست من منطلق هذا النفوذ ألوانا من الحميات وكذلك العناصر الإدارية العاملة في الأقاليم وأسهمت تلك العوائد في صناعة ثروات المنتفعين بها وبالتالي في تدعيم وجودهم ونفوذهم ليس في مواجهة منافسيهم فحسب بل في مواجهة نفوذ الدولة العثمانية ذاتها وهو الأمر الذي أسهم بدوره في إشعال الصراعات على النفوذ ورسم الخريطة السياسية لمصر العثمانية خصوصا في القرنين ١٧ و ١٨ الميلاديين على حو ما أشرنا من ذي قبل .

أما السؤال الذي يطرح نفسه فإنه عن أسباب إختفاء التأثيرات الجذرية على حركة الملاحة والاستثمار بها التي كان من المنطقي أن تعقب التوسع في فرض الضرائب والعوائد والجواب يقتضي التأكيد على أن إيقاع حركة الملاحة والاستثمار فيها كان طبيعيا بل ربما ارتفع بحكم زيادة النشاط التجاري الخارجي والداخلي في مصر في القرن ١٨ الميلادي وتزامن ذلك مع اتساع العوائد والضرائب والرسوم وغيرها يرجع إلى ضخامة العوائد التي كانت تحققها المراكب والقوارب على نحو ما ذكرنا في الفصل السابق بشكل يعطيها القدرة على تحمل تلك الزيادة دون الوصول إلى نقطة الركود التي تنشأ حين تآكل الزيادات في الرسوم والضرائب مع تكاليف التشغيل والصيانة العائد المناسب المطلوب لرأس المال المستثمر وصولا بالعائد الحقيقي الممثل في صافي أرباح المركب أو القارب إلى درجة من التراجع والتآكل تجعل الاستثمار في تلك النشاط بهذا الشكل غير مجدى أو لا يناسب حجم رأس المال المستثمر .

كما أن التضخم الممثل في تراجع القيم الحقيقية لأسعار العملات سنة بعد سنة كان سببا هاما في تقليل تأثير ارتفاع وإتساع الرسوم والضرائب والعوائد التي شهنتها حركة الملاحة النيلية ، وعلى ذلك استمرت الملاحة النيلية في في أداء دورها الهام ليس في حركة النقل الداخلي والخارجي فحسب وإنما كعنصر هام ومؤثر في اقتصاد مصر العثمانية رغم إختلاف الظروف والأحوال .

الفصل الرابع

الوضعية الأمنية للملاحة النيلية

تمهيد

أولاً : أمن الملاحة - (نظمه وظروفه)

ثانياً : تقييم عام لأمن الملاحة النيلية

تصهيد

قامت أهمية نهر النيل كطريق تجاري بالغ الحيوية على ما تمتع به من الخصائص والميزات التي جعلته يستقطب الشطر الأكبر من حجم حركة النقل والسفر بشكل تراجع إلى جانبه الدور الذي قامت به الطرق البرية إلى حد كبير وظلت تلك الأهمية في الفترة العثمانية عنصراً جانبياً احتفظ للنيل بمكانته الحيوية كطريق تجاري رغم الكثير من السلبيات^(١) التي عرضناها له والناشئة عن المغالات في الرسوم والضرائب والأعباء إضافة إلى الصعوبات المتعلقة بطبيعة وجغرافية النهر والسلبيات الناشئة من تعرض حركة الملاحة لتهديدات الصراع السياسي الداخلي وتهديدات الخارجيين على الأمن .

وقد ارتضت الإدارة في مصر العثمانية نظاماً لضبط الأمن في المجري الملاحي لنهر النيل بدأ مركزياً حيث تبع بشكل مباشر للجهات الإدارية المركزي ثم ثبتت بعد ذلك الحاجة إلى قيام الأجهزة الإدارية المحلية في الأقاليم والنواحي المختلفة الواقعة على ضفتي النهر بدور مكمل لما اضطلع به نظام الضبط المركزي كما تمثل جانب آخر من ازدواجية هذا النظام في أنه كان يجمع إلى جانب كونه نظاماً أمنياً مسئولية تصيبل الضرائب والرسوم والعوائد المقررة المتعارف عليها على حركة الملاحة في نهر النيل وذلك من خلال فلسفة نظام الإنترام .

ورغم ما كان لتلك الإزدواجية من آثار إيجابية تمثلت في التخفيف من أعباء إدارية مختلفة إلا أن الآثار السلبية لذلك كانت بارزة بشكل مؤثر وكبير وفي هذا الفصل نتناول مسألة الأمن في نهر النيل من حيث كيفية وأسلوب الإدارة العثمانية في تأمين حركة الملاحة في نهر النيل وما تزامن مع ذلك من تطورات وتداعيات وانعكاس ذلك على المناخ السياسي والاقتصادي والإداري تأثيراً وتأثراً .

(١) - المرجع السابق ص ٢٢٨ .

(١) حيوار :

أولاً : أمن الملاحة النيلية - (نظمه وظروفه)

منذ أن تشكلت الأوجاقات العسكرية في بدايات الفترة العثمانية في مصر بمقتضى قانون نامه مصر سنة ٩٣١ هـ / ١٥٢٤م فإنه قد قبل أن يكون لأفراد أوجاق عزبان دور إداري في مهام مختلفة يكلفهم بها الجهاز الإداري في مصر العثمانية إضافة لوظيفتهم العسكرية التي يقتضيها كونهم فرقة عسكرية نظامية وقد عمم قانون نامه مصر الدور المدني الذي يمكن أن يقوم به أفراد ذلك الأوجاق واشترط أن تحدد المهام الناشئة عن ذلك الدور وفق أوامر سلطانية^(١) وكانت تلك إشارة إلى ما تمخضت عنه الأيام بعد ذلك من انخراط أفراد ذلك الأوجاق في مهام إدارية ومدنية غلبت على وظيفتهم العسكرية ولم يكونوا في ذلك بدعاً من مختلف الأوجاقات وإنما شاركهم معظم الأوجاقات في القيام بمهام مدنية وقد برز ذلك جلياً في القرنين ١٧ ، ١٨ الميلاديين .

ثم كان أن ترتب على ذلك انخراط رجال أوجاق عزبان في الإشراف على حركة الملاحة وأمنها ومسئولية نقل حبوب الأرز العنسي من الصعيد إلى الشون السلطانية بمصر القديمة فيما عرفناه باسم الرسالة ثم تحول ذلك الانخراط إلى استئثار بذلك الدور دون غيرهم رغم مزاحمة رجال أوجاق الأكتشارية لهم في بعض الأحيان وارتبط تنامي دور عزبان بظروف التركيبة السياسية في مصر وظروف وتغير علاقة ولاية مصر بالدولة العثمانية إضافة إلى ما طرأ على الأوجاقات كلاً من ظروف مست التركيبة الداخلية لكل أوجاق بشكل جعل العسكرية صفة غير مقصورة على العسكريين وإنما شاركهم فيها عناصر مختلفة من محليين وتجار وأخلاق من الطبقات والفئات حتى غدا الدور المدني هو الغالب على اهتمام عناصر الأوجاقات واستحال الفصل بين الأوجاقات العسكرية وبين مختلف الأنشطة والتداعيات وقد كان القرن الثامن عشر ميداناً بارزاً عكس ذلك كله(٢) .

(١) قانون نامه مصر - المصدر السابق ص ٢١ - ٢٢ .

(٢) توريد من التفاصيل حول أسباب ونتائج التداخل المتبادل بين الأوجاقات العسكرية والمدنية يرجع إلى : - د . عبد الحميد حامد سليمان - الجماليات والمعارف ص ٢٤٥ . ٢٦١ .

وقد تداخل الدور الأمني الذي اضطلع به رجال عزيان في بداية الأمر مع ما كلف به رجال الدركاه^(١) العالي من مسئوليات حددتها لهم قسانون نامه مصر مثل تحصيل المال الموري من الولايات والأقاليم والاستزام ببعض المقاطعات إضافة إلى دورهم الهنم في إقرار الأمن^(٢) كما شاركت باقي الأوجاقات رجال عزيان الاضطلاع بتلك المسئوليات بشكل كامل حتى غطي ذلك علي وظيفتهم العسكرية وإن اختص رجال عزيان بالشق الخاص بالملاحة وحركة السفن في نهر النيل ولكن شيئاً ملقناً لالتبساه تمثل في عدم إفراد قانون نامه مصر ولا نظام نامه مصر الذي وضعه أحمد باشا الجزائر^(٣) ولا حتى حسين أفندي الروزنامجي الروزنامجي في أجوبته في نهاية القرن ١٨ الميلادي لتحديد الجهات المسئولة عن

^(١) هم جنود يعملون من قبل الديوان العالي كمشرفين علي الأمن العام وإعادة الانضباط في حالات الفتن والاضطرابات أو ترابيد إقارات العزيان علي الريف أو الدروب السلطانية أو في حالات وقوع نزاعات بين جماعات من الجند وبين الأهالي .

- دار الوثائق القومية - محكمة دعياط الشرعية سجل ٢٦ لسنة ٩٩٥ هـ - ق ٣١٩ ، سجل ٢٧ لسنة ٩٥٥ هـ - ق ٨٩ .

^(٢) د . سيد محمد السيد - المرجع السابق ص ٣٢٣ - ٣٢٥

^(٣) قام الأستاذ الدكتور عبد الوهاب بكر بالتقديم والتعليق علي نص نظامامه مصر السلي شرح فيه أحمد باشا الجزائر للدولة العثمانية تفاصيل مهمة ودقيقة عن حالة مصر ونظمتها وأحوالها كي تجد في ذلك عوناً لاستعادة مصر ثانية من الكوات المالك وقد ترجم النص الأصلي من التركية إلي العربية الأستاذ الدكتور محمد عبد اللطيف هريدي أستاذ اللغات الشرقية بجامعة عين شمس ويعطي ذلك النص إلي جانب أجوبة حسن أفندي الروزنامجي صورة واضحة عن مصر في النصف الثاني من القرن ١٨ الميلادي من حيث المشاكل الإدارية والأحوال العامة وليرسد من التفاصيل يرجع إلي :-

د . عبد الوهاب بكر - الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن ١٨ - دار المعارف - الطبعة الأولى سنة ١٩٨٢ ص ١٥٩ - ٢١٤ .

تأمين الملاحة النيلية وأصحاب الوظائف الموكول لهم مسئولية أمن تلك الطريق الاستراتيجي الهام على عكس ما تم في مختلف المسئوليات الأمنية التي تحددت في القاهرة وفي الأقاليم وتحدد المسئولون عنها وواجباتهم وحقوقهم وبالتالي برزت الحاجة إلى توضيح ذلك من خلال وثائق المحاكم الشرعية المختلفة وكتابات المؤرخين وقد أماطت تلك المصادر اللثام عن تفاصيل مهمة في هذا الشأن .

على أننا قد أشرنا سلفاً في حديثنا عن الأجهزة الإدارية المتعاملة مع الملاحة النيلية إلى وثيقة ترجع إلى تاريخ مبكر إلى حد ما في القرن ١٦ الميلادي تحوي بيورلديا صدر في أول شهر ربيع الآخر سنة ٩٨٥ هـ / ١٥٧٦ م يتضمن تعيين أحد الجاويشية في مسئوليات محددة تتضمن الإشراف المالي والأمني عن الملاحة النيلية في نهر النيل ، وقد تمثّل الجانب الأمني في تلك المسئوليات فيما نص عليه البيورلدي بقوله (ردع النفوس وحفظ البحر وقيام ناموس السلطنة بحيث لا يحصل أدنى ضرر على الرعايا من المسافرين ولا حادث ولا تغلّم ...)^(١) ، ويشير ذلك إلى الدور المبكر لرجال الأوجاقات العسكرية في كفالة الأمن في نهر النيل ، ولما كانت الوثائق قد دأبت على تمييز العسكريين بنسبة كل واحد منهم إلى أوجاقه فإن عدم إلحاق هذا الجاويش بصفته كأحد رجال الدرگاه العالي وهو ما كان معتاداً من الوثائق في تلك الحالة يجعلنا نعتقد بأن تلك الوثيقة تمثل بدايات مبكرة لاضطلاع رجال أوجاق عزبان بمسئولية الأمن في نهر النيل وقد عرفت الوثائق شاذي هذا المنصب بأنهم (صوباشية البحر) كما عرفهم المؤرخون بمزائف

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة دمياط الشرعية سجل ٢٠ لسنة ٩٨٥ هـ ق ٨٢

آخر وهو (ولاة البحر)^(١) ولا شك أن قراءة في النص الذي أوردهنا
توضح جانباً مهماً وهو المسئولية الأمنية المتمثلة في كفاءة الأمن
وغيره هيبة الدولة على المجرى المائي بغرض تأمين حركة النقل
التجاري ونقل المسافرين .

وقد أسفر تداعيل أوجاق عزيان شأنه شأن نظرائه من الأوجاقات في
الأعمال المدنية والإدارية عن إستئثار كبار رجاله بالإشراف على حركة
الملاحة في نهر النيل مالياً وإدارياً وأمنياً وغداً حكراً عليهم مناصب أمين
البحرين والمعرفين والمستوفيين ثم أغوات الرسالة وولاية البحر ، وكان
من سلبيات ذلك أن انعكس الصراع الطاحن على النفوذ والمناصب
والالتزامات بين رجال الأوجاقات الذين اخترقتهم واستقطبتهم البيوت
المملوكية المتصارعة .

على أن الملاحة النيلية باعتبار أنها كانت من الجهات التي تترك دخولا
مرتفعة وأرباحاً وفيرة وتكفل لشاغلها إضافة إلى ذلك نفوذاً وتأثيراً كبيراً
في مجريات الأمور قد أصبحت أهم وأخطر أسباب النفوذ والثراء لأوجاق
عزيان وفي نفس الوقت أصبحت مطعماً للمتنافسين والطامعين وميداناً
رحيباً للتنافس والتصارع وقد شهدت نهايات القرن ١٧ وسنوات القرن
١٨ الميادي صراعات عنيفة بسبب ذلك تحولت إلى حرب طاحنة في
أحيان مختلفة وقد تصعب ذلك بدوره سلباً على أمن الملاحة النيلية
وعلى دور ولاة البحر حيث تراخ ذلك الدور بشكل حاد ، وقد ارتبط ذلك

^(١) اللواتي - المصدر السابق ص ٢٢٢

الجورني - المصدر السابق ج ١ ص ١٤٨ ، ج ٢ ص ١٢٠ - ١٢١ .

الدور بنفوذ أوجاق عزيان صعودا وهبوطا ودليل ذلك أن^(١) الانحصار العنيف لذلك النفوذ عاصره إلغاء منصب ولاية البحر في سنة ١١١٩ هـ / ١٧٠٦ م وأسندت مهام حفظ أمن الملاحة النيلية (لأغراض أمن مستحفظان)^(٢) الذي كان له الإشراف على الأمن العام في القاهرة وضواحيها ، بينما أو كل أمن الملاحة في قطاعات النيل المختلفة للجهاز الإداري في كل إقليم أو كشوفيه بحيث يمتد إشرافه ونطاق مسؤليته الأمنية على إتساع الإقليم أو الكشوفية الخاضعة لأشراف ومسئولية ذلك الجهاز وقد كان ذلك يتجه لتزايد حالات الخروج على أمن الملاحة وتهديد حركة المراكب والقوارب في مختلف القطاعات دونما رد فعل حاسم من ولاية البحر يضبط الأمور ويكفل الأمن ، وبالتالي كان على الأجهزة الإدارية في الأقاليم أن تحاول تعويض ذلك الغياب ومن ذلك ما شهدته سنة ١١٠٦ هـ / ١٦٩٣ م ، حينما هاجم العربان المراكب العاملة في فرع رشيد ونهبوا ما فيها وقتلوا البحارة والمسافرين وبرز في ذلك من وصفتهم الوثيقة^(٣) بأنهم (عربان الفرجان المغاربة) الذين كانوا يسكنون في أطراف الصحراء المتاخمة لريف المنوفية والبحيرة ، ولما إشتد الأمر وتزايدت تلك الهجمات بشكل كادت أن تتوقف معه حركة الملاحة في فرع رشيد اجتمع الديوان العالي في القاهرة وعلي رأسه

^(١) الملواني - المصدر السابق ص ٢٣٢

المجربى - المصدر السابق جـ ١ ص ١٤٨ ، جـ ٢ ص ١٢٠ - ١٢١

^(٢) الملواني - المصدر السابق ص ٢٧٨

^(٣) دار الوثائق القومية - محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ ق ١٣٩

الباشا لمناقشة سبل منع ذلك ثم أعقب الاجتماع إصدار بيورلدي إلي حاكمي البحيرة والمنوفية لاتخاذ التدابير المحلية لمنع العربان من مهاجمة حركة الملاحة واجتمع الرجلان مع سائر مسئولى الجهاز الإداري في الإقليم وانفقوا على إتخاذ الترتيبك التالية:-

١ - اللجوء إلى الإلزام الجماعي لكل ناحية أو قرية تقع على ضفتى النهر بحماية وحراسة المراكب المبحرة ذهابا وإيابا سواء المراكب الراسية فى موارد تلك النواحي والقرى ، وكذلك المراكب التى يلجأ بحارتها إلى جرها بالبنان^(١) فى زمام تلك القرى ونطاقها الجغرافى .

٢ - لا يسرى هذا الإلزام بالأمن إلا على المراكب التى تسير بمحاذاة الشاطئين أما المراكب التى تسير فى منتصف المجرى فهى فى مسئولية أصحابها .

٣ - يحدد النطاق الجغرافى لمسئولية كل قرية بإقرار مشايخها ومشايخ القرى المجاورة لها على شاطئ النيل .

٤ - تجهز بكل قرية مركب لتظل مستعدة للإطلاق فى حالة الطوارئ ليستخدمها - الأهالى للتصدي لمن يحاول إقتحام النيل من العربان على أن تعفى تلك المراكب المعدة لهذا الغرض من الرسوم التى يتقاضاها أغوات الرسالة وولاية البحر ويتعبير الوثيقة (ليس عليها عادة جاويش الرسائل ولا جاويش البحر...) وذلك على إعتبار أن تلك المركب

^(١) البنان هو حبل غليظ يربط فى أعلي صارية المركب ليجرها منه أشداء البحارة سيرا على الرء بمحاذاة الشاطئ وذلك عند سكون الريح

- مقابلة مع الرئيس الأباصرى إبراهيم حبه والرئيس أبو العزم أبو العزم العرابى

ومستخدميها تقوم بمهام الأمن وهي إختصاصات ومسئوليات لم تؤد من هؤلاء المسؤولين .

- ٥ - إذا قتل أحد من أهالي النواحي والقرى في حالة إشتراكه في دفع هجوم العربان عن المراكب فإن قرينته تعفى من الضرائب التي كانت تحصل على الموتى وبتعبير الوثيقة (لا تخرج من النواحي لباب الكشوفية لا دفنه ولا شكوي ولا تسويغه ولا مظلمه ولا ركبته ...)^(١)
- ٦ - أهالي كل ناحية أو قرية وعلى رأسهم ملتزموها والشادون^(٢) بها متضامنون متكافلون في مسئولية جماعية تلتزم بتعويض كل مركب عما

^(١) باب الكشوفية المقصود به جهة حاكم الإقليم التي كان لها الحصول ضرائب علي الفلاحين لحساب الكاشف أو الصفحة رأس الجهاز الإداري بكل القيم أو كشوفية وملتزم بأداء الضرائب للحرية السلطانية عن القيم أو كشوفية كما كان عليه سد نفقات الإدارة المحلية في الإقليم ورغم أن البحيرة كانت ولاية وليست كشوفية إلا أن تسمية جهة حاكم الإقليم قد غلبت عليها صيغة باب الكشوفية أما النوبة والشكوي والتسوية والركبة فهي أسماء لضرائب ورسوم مختلفة عرفها الريف المصري وهي جزء من شوائب وهو الرسوم التي تؤدي لصالح جهات مختلفة دولياً منفعة للحرية السلطانية

لمزيد من التفاصيل حول ذلك يرجع : -

د . عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - المرجع السابق ص ١٣٠ : ١٣٨

د . عبد الحميد حامد سليمان - الحميات والتجارم ص ٢٤٢ : ٢٤٥

^(٢) في القرى كان الملتزمون إلى جانب مسئوليتهم المالية بإعصارهم ملتزمين بسداد الضرائب عن قراهم مسئوليات إدارية تتصل في الإشراف الإداري والأمني علي تلك القرى وهم بذلك شكلوا حلقة وسطة بين الجهات الإدارية في الأقاليم وبين قراهم ، أما الشاد فهو تخلص الشاهد الذي كان عليه تسجيل ومساحات الحدود المختلفة للأطيان الزراعية ولكن الشاد كان المستول عن

يلحق بها من أضرار أو سرقات تقع نتيجة لهجمات من العريان أو غيرهم في النطاق الجغرافي لكل قرية أو ناحية

- ورغم تلك الإجراءات فقد سجلت الوثائق المختلفة ^(١) بعدها هجمات متتالية على المراكب هاجم في أحدها ستون فارسا ومائة راجلا من العريان بعض المراكب القائمة من القاهرة إلى رشيد في المسافة الواقعة بين ناحيتي دمشلي وعلقام ، ^(٢) ولما استدعي حاكم ولاية البحيرة كبار أهالي تلك النواحي لمحاسبتهم تعلقوا بتسرك الفلاحين لغراهم ويتعبر الوثيقة (لخلو بلادهم من الفلاحين لكون أنها شراقي ولم يكن بها إلا بعض قليل ...) ولم تثبت الوثيقة الزامهم بتعويض

القرية وتعريف بعض الوثائق (قائم القام ١٤) في حالة عدم إقامة المترم ١٤ إذا كان ذلك المترم من غير شيوخها وبعبارة أخرى كان الشاد هو نائب المترم في القرية .

- دار الوثائق القومية : - محكمة الدقهلية سجل ١٥ لسنة ١١١٣ هـ - ١١١٥ هـ ق ١٧٥ - ٥٤٤ ، سجل ١٦ لسنة ١١١٥ هـ - ١١١٧ هـ ق ٤٤٢ - ٤٥٦ - ٧٠٠ ،

سجل ١٨ لسنة ١١٢٠ هـ - ١١٢٢ ق ٨٦ - ٤٤٢

^(١) دار الوثائق القومية - محكمة البحيرة سجل ٢٩ لسنة ١١٠٦ هـ ق ١٤٠ - ١٥٩

^(٢) دمشلي قرية قديمة وردت في قوانين الدواوين لأين ممان وباسم دمشليل وفي تحفة الارشاد باسمها الخالي وفي الانتصار لابن دلقاق محرفة باسم دمشلي وهي من أعمال البحيرة ، أما علقام فقد وردت في معجم البلدان باسم كوم علقام وفي قوانين الدواوين وتحفة الارشاد باسمها المعروفة به حاليا وهو علقام وهي من أعمال البحيرة - محمد رمزي - القاموس الجغرافي - القسم الثاني

- الجزء الثاني ص ٣٣٧ - ٣٣٩

أصحاب تلك المراكب بما يعنى المسقوط العملي لتلك الاجراءات وما ترتب عليها من مسؤوليات .

ولم يجد حاكم الولاية بدأ من اتباع سياسة الملاينة والاسترضاء لهؤلاء العربان حيث إجتمع بزعمائهم وقدم لهم الهدايا وأعفاهم من الضرائب المادية والعينية التي كانت مقررة عليهم وذلك حتى يضمن استتباب أمن الملاحة وكفايتها شرور هؤلاء العربان .

ولم يكن الأمر في فرع دمياط بأحسن منه حالاً في فرع رشيد حيث شهد أعمالاً مشابهة لحبيب ورجاله في نجوة تزامنت تقريباً مع ما قام به عربان الفرجان المغاربة واضطرت المراكب إلى الرضوخ لما كان يفرض عليهم من العوائد الشهرية والسنوية العينية والتفدية وقد أوجز أحمد شلبي بن عبد الغني أسباب عجز الإدارة المركزية عن التصدي له وعدم نجاح حمزة باشا^(١) في القضاء عليه رغم الحملات التي جردها غير مرة بقوله (قطع البر والبحر بموالسة أكابر مصر وصنائجها وكبرائها ...)^(٢) .

وحقيقة الأمر أن قراءة حبيب وعربان الفرجان وغيرهم من العناصر التي تهددت حركة الملاحة النيلية وأمنها لظروف عصرهم ولغته

(١) حمزة باشا قدم إلى مصر في شوال سنة ١٠٩٤ هـ / ١٦٨٣ م ثم عزل في ٢٠ ذي القعدة سنة ١٠٩٨ / ١٦٨٧ - أحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٧٧ -

(٢) - القيتالي - المصدر السابق ص ١٩

أحمد شلبي بن عبد الغني - المصدر السابق ص ١٨٠

- اللواتي - المصدر السابق ص ٢٠٦

والتوظيف الجيد لمتنقلاته السياسية والإدارية بما يخدم مصالحهم ونفوذهم هي التي أسعفتهم وضمنت لهم تأثيراً فاعلاً بشكل سلبي خلال سنوات القرن ١٨ الميلادي^(١) وبدورهم قام عربان المغاربة المنسوبون لزعيمهم عبد الله بن والي والذين عرفوا أحياناً باسم عربان والي المغاربة في الصعيد بما قام به الحبابية وعربان الفرجان في الوجه البحري حيث روعوا حركة الملاحة في النيل وصاروا يضربون السبر والبحر دون أن تتمكن الإدارة في القاهرة من القضاء عليهم رغم الحملات المتعددة^١ وتحالفوا مع محمد بيك جرجا سنة ١١٢٠ هـ / ١٧٠٧ م حيث أنزلهم في نواحيه في إطار اصطناعه للأعوان تصعباً لصراع قائم بين أحلافه من الفقارية ضد أعدائهم من القاسمية وكان ذلك تمهيداً للحرب الطاحنة التي وقعت بعد ذلك بمئتين والتي عرفت باسم فتنة الفرنج أحمد^(٢) ، واتتهت تلك الفتنة بهزيمة نكراء للفقارية لم يقتصر

(١) د . عبد الحميد حامد سليمان - عربان الجاية والمالِك القاسمية - ص ٣٢٤ - ٣٢٥ .
 - د . صلاح هريدي : - دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر - الناشر كلية الآداب
 بدمهوز سنة ١٩٩٨ ص ١٧٤ - ١٧٧ .

١ - عربان المغاربة هم قبائل قدمت إلى مصر من شمال أفريقيا واسطروا في بني سويف واليا والغوم ونسوا إلى كبرهم عبد الله بن والي الذي عاصر حيا شيخ عربان الجاية في القلوبية وقد أثار فلالا واسعة في تلك الفترة وفي البر في أمر النيل ولم تفلح الحملات العسكرية في إخضاعه إلى أن قتل في صراعه مع عربان آخرين سنة ١١١٦ هـ / ١٧٠٣ م حيث قتلته في مفلوط الشريف فارس بن اسماعيل الشبلوي وتولى زعامة هؤلاء العربان من بعده أبو زيد بن والي وفرهم إلى الواحات وإلى البحيرة وانضم إليه عناصر شبيهة من عربان حجازية الأصل محمراً بعربان النجما وزعيمهم علي أبو شاهين ودخلوا في صراعات شديدة مع قبيلة لغوارة وعماش الجميع معارك بالباية عن القوي التي ارتبطوا بها في القاهرة :

- الكلواني - المصدر السابق ص ٢٠٦ - ٢١٦ - ٢٢٤ - ٢٢٥ - ٢٢٦

(٢) الملواني - المصدر السابق ص ٢٢٤ - ٢٣٦ - ٢٣٨ - ٢٦٩

- د . عمر عبد العزيز عمر : - المرجع السابق ص ١٤٢ - ١٤٣ .

تأثيرها عليهم فقط بل تحتهم إلى حلفائهم من رجال أوجاق عزبان وبدأ ما يمكن أن نسميه الهروب الكبير للكثير من رجال عزبان الذين تخلوا عن انتمائهم له حتى إن ١٩٦ رجلاً من عناصره تخلوا عنه وانضموا طواعية إلى أوجاق الإنكشارية الذي ورث قائلته مسئوليات الأمن في نهر النيل التي كانت تقع على والي البحر في تلك الأثناء .

ولكن الأمر على خطورته لم يكن سوى حلقة من حلقات الصراع ودورة من دورات الانتصار والانتكاس حيث سرعان ما دارت الدائرة على القاسمية وحلفائهم^(١) .

وقد انتهجت الإدارة المركزية أسلوباً جديداً في كفالة الأمن في نهر النيل فرضته ظروف الصراع والتنافس بين البيوت المملوكية التي نجحت في تقليص نفوذ الباشوات لمصلحتها وذلك بإسناد مهمة الأمن إلى قوى محلية إلا أن ذلك كان مرتبطاً بطبيعة العلاقات بين تلك القوى التنفذة من الفقارية أو القاسمية وبين القوى المحلية كما كان مرتبطاً بدورات الانتصار والانهزام للقوى المتصارعة بحيث كان المنتصرون يسيطرون على مقاليد الأمور ويصبح عليهم ضبط الأمن ويتحول المنهزمون إلى خارجين على القانون يفعلون كل ما بوسعهم لزعة الاستقرار وإخراج القائمين على أمر البلاد وتبديل الأنوار وتعظم معها الأخطار ليس على أمن الملاحة فحسب وإنما على كل نواحي مصر من ريف وحضر ، فحينما كان إسماعيل بن إيواظ صاحب الكلمة العليا في مصر طارد الحبابية^(٢) الذين تحولوا إلى ضرب المراكب المارة عبر فرع دمياط

(١) الملواني : - المصدر السابق ص ٢٥٣-٢٥٧-٢٨٥-٢٨٦ .

- دانيال كريسلوس : - المرجع السابق ص ٦١-٦٢ .

(٢) نقلت سجلات محكمة الدقهلية الشرعية نصوص يورلدليات بالعربية والتركية تكاد تكون مكرورة رغم الفارق الزمني وهي موجهة إلى كل العاصر الإدارية في كل ولايات وكشوفيات مصر تطلب مطاردة حبيب ثم في وثائق أخرى تطلب مطاردة سالم وسويلم ونحدر من تقدم الساعة ثم وتصفهم بأهم عصاة السلطان وتبني بهم قطع الطريق والإغارات على المراكب

ونهبها وقبيل مصرع ابن ابوظف في ٢٠ صفر سنة ١١٣٦هـ/١٧٢٢ م هاجم سالم بن حبيب أحد المراكب وقتل من فيها ونهب مبلغ أربعين كيساً (١) من أموال الملتزمين والتجار ، ورغم أن ما يمكن أن توصف به تلك الحادثة المكررة لا يخرج عن كونها حالة من حالات البلطجة والنهب واستخدام القوة بما يجعل مرتكبيها في عداد قطاع الطريق والمجرمين ومثل هؤلاء من الخارجين عن الأمن أبعد من أن يكونوا هم أنفسهم بعد ذلك رعاة هذا الأمن ، وتبدوا المفارقة صارخة حينما نجد سالماً والذين معه من عربان الحبايبة ومن خالطهم من الخارجين عن القانون والأمن يتحولون بين عشية وضحاها إلى من أوكلت إليهم تلك المهمة رغم أنه لم يكن هناك مبررٌ معقول لهذا الانقلاب الجاد غير أن مناوئتهم ممن كانت يدهم السلطة والصولة من القاسمية قد قلب لهم الدهر فظهر المجن وتمكن منهم أعدائهم من الفقارية الذين تحولوا بدورهم مثل أنصارهم من الحبايبة من حالة الخروج على الأمن وإبتغاء الوسيلة لتكديده إلى حالة الحفاظ عليه وكفائته ، ومثل هذه الحالة والمفارقة لم يكن أمراً مستغرباً أو فريداً في القرن الثامن عشر ومثله حدث في الصعيد مصر مع السهارة وعربان الصعيد الذين لم يكن حالهم بعيداً عن حال أضرابهم في الوجه البحري

وقد نقل أحمد شلبي بن عبد القني هذه الحادثة وتفاصيلها وجاء في رد فعل الهاشم أن سأل عن القرى التي وقعت تلك الحادثة قبالتها وعرف أنها التزم جرمن محمد وسليما أغا الشاطر ويوسف أغا وهم من

ومها بورلدي صدر في غرة محرم سنة ١١٣٠/١٧١٧ م جاء صوته (بورلدي شريف بالقبض على حبيب العاصي الشكفي المطرود أيضا كان) وعطسه بورلدي آخر في سنة ١١٣٥هـ/١٧٢١م

- دار الوثائق القومية : سجلات محكمة القهية سجل سجل ١٥ لسنة ١١١٣/١١٥ هـ في ٢٠٦ ، سجل ٢٤ لسنة ١١٣٧/١١٣٤ هـ في ٢٨٢-٢٨٤ .

(١) - الدررناش :- المصدر السابق في ٢١٣-٢٢٤ .

القبالي : - المصدر السابق ص ١١٣ .

مناوئى ابن إيواظ فأمر الباشا بإقصائهم عن الالتزام بها وعرضها للمزاد في ديوان القلعة لمن يلتزم بها لتعويض أصحاب المراكب ومن أضرير معهم من عائد بيع تلك القرى إلى أن تشفع الأعيان في بقاء تلك القرى في التزام أصحابها على أن يدفعوا عوض ما فقد من المراكب التي نهبها سالم وكان رد فعل سالم والذي معه أن هاجموا القاهرة نفسها واتبعوا سياسة الغر والكر.

ولم تفلح فرمانات الباشا إلى الأجهزة الإدارية في الأقاليم بمطاردة سالم والتنبيه على عدم تقديم أي عون له والتحذير من ذلك (١). في القضاء على خطورة الحبابية أو تقليص أنظمامهم وعقب اغتيال ابن إيواظ وانتقال السيطرة والنفوذ لمنافسة جركس محمد كان من أول ما اتخذته من إجراءات أن صعد إلى أنصاره فولى سويلم بن حبيب على أمن بولاق (خفارة بولاق) وولى أخاه سالما على خفارة نهر النيل من بولاق إلى دمياط كما ولى المحجوب الخبيري خضارة الخبيرية هي وأم خنان^(٢).

(١) أحمد خلي بن عبد الغنى - المصدر السابق ص ٣٧٤ - ٣٧٧

- القنبالي - مجموع لطيف ١٠٣ - ١٠٤

(٢) المتصود بالخيرية معادي الخبيري وقد سبق التعريف لها أما أم خنان فلما علي ما ذكره محمد رمزي من القرى القديمة وهي ضاحية من ضواحي القاهرة وقد وردت في كتاب المشترك الذي كتبه ياقوت الحموي باسم خنان من الأمور لجاورها لمشي الأمر ولكنها وردت في قوانين الدواوين لابن مفاي وفي تحفة الإرشاد باسم خنان من الأعمال الجزية ثم عرفت باسمها الحالي في العصر العثماني ، وكانت أم خنان مركزاً لهربان الخبيري الذين ألف زعامتهم في العقد الثاني من القرن ١٨ الميلادي لعمران الخبيري ثم آلت بعد ذلك للمحجوب الخبيري .

وحيثما دارت الدائرة على جركس واشتبك في صراع مرير مع حليف الأمس زين الفقار بيك فإنه تحول إلى عنصر اضطراب وقلق لأمن الملاحة والمراكب ويذكر أحمد شلبي بن عبد القنى في تناوله لأحداث عام سنة ١١٤٢ هـ / ١٧٢٨ م ذلك بقوله (تواردت الأخبار بنزول جركس إلي البهنسا وضربة في البلاد ونهبها وقتل أهلها وحوشة في المراكب المقلعة والمنحدرة وقطع الجالب عن أهالي مصر فغلت الحنطة وحصل لأهل مصر تكرير زايد)^(١).

ومثله ما حدث من حسن بك الجدوي واسماعيل بك بعد أن انتصر عليهما منافسهما مراد إبراهيم بك سنة ١١٩٨ هـ / ١٧٨٣ م حيث هربا إلى المنيا وظلا من هذا الموقع يعرفان حركة التجارة الواردة والصادرة بين القاهرة والصعيد بهدف الضغط على مراد بك وإبراهيم بك وإظهار عجزهما عن الإمسك بزمام الأمور وقد نتج عن ذلك آثار سلبية تمثلت في بؤادر مجاعات وأزمات غذائية دفعت إبراهيم بك ومراد بك للمبادرة إلى تجهيز حملة جديدة .

ولسنا بصدر التتبع السياسي لتلك الأحداث بقدر ما نقصد التأكيد على ما ذهبنا إليه من تبادل الأدوار بين المتنافسين على الحكم والتفوذ على اختلاف انتماءاتهم وولائتهم بين حفظ الأمن عند الوصول إلى سدة الحكم وتعكيره وضربه وإثارة الفللل حينما ينجح المنافسون في الوصول إلى الغاية المنشودة .

وتكرر سناريو الأحداث التي وقعت للجبابية مرة أخرى في صراعهم مع إبراهيم جاويش القازدغلي الذي طاردهم ثم أمن شيخهم سويلم سنة ١١٥٦ هـ / ١٧٤٢ م شريطة عدم التعرض للمراكب^(٢) ثم عادت

(١) أحمد شلبي بن عبد القنى - المصدر السابق ص ٥٥٩ .

(٢) الجبوتي - المصدر السابق ج ١ ص ٣٩٤

الأمر إلى ما كانت عليها حتى إن إبراهيم جاويش القازدغلي لم يجد بدا من مهاجمة دجوة قاعدة الحيايية على نهر النيل وتخريبها ثم طاردوهم حتى تحاشت البلاد مساعدتهم ومعاننتهم إلى أن على عنهم فعادوا إلى دجوة ولكنهم كدأبهم عادوا إلى مهاجمة المراكب التي لا تمثل لما فرضوه عليها من رسوم وعوائد مادية وعينية^(١).

وفي سنة ١١٦٨ هـ / ١٧٥٣ م زمن مصطفى باشا عاد منصب ولاية البحر ثانية حيث تولاه حسين أغا^١ واقرنت عودة هذا المنصب بارتفاع مكانة أوجاق عزبان الذي كان على رأسه في ذلك الوقت رضوان كتحذا الجلفي وهو من كانت له السيطرة والنفوذ التام على الحياة السياسية في مصر آنذاك مع شريكه ابراهيم كتمدا القازدغلي كتحذا أوجاق مستحفظان في فترة شهدت هدوءا وعلاقة طيبة بين الأوجاقين المتنافسين ، وقد نكر الجبرتي عند تأريخه لموت رضوان كتحذا الجلفي أنه (بموته لم يبق لوجاق الغرب صولة)^(٢) وكان ذلك ايذانا بعودة أمن الملاحة في نهر النيل إلى سابق عهده من حيث سيطرة القوي المحلية على ذلك بشكل يكرر ما سبق أن تناولناه ولم تتعرض تلك القوي

(١) د . عبد الحميد حامد سليمان : - عربان الحيايية والمالك القاسمية ص ٣٣٣ - ٣٣٤

١ - دار الوثائق القومية : - محكمة مصر القديمة سجل ١٠٩ لسنة ١١٦٠ هـ / ١١٦٨ ق ٨

- الجبرتي - المصدر السابق جـ ٢ ص ١٢٠ - ١٢١

(٢) الجبرتي - المصدر السابق جـ ١ ص ٢٨٤ : ٢٨٩

وفريد من التفاصيل حول الفجوة وشيخهم همام بن يوسف يرجع إلى :

د . ليلى عبد اللطيف - الصعيد في عهد شيخ العرب همام - الهيئة المصرية للكتاب سنة

١٩٨٧ ص ١٠٢ وما بعدها .

لضربة قاصمة إلا في عهد علي بك الكبير الذي وجد أن نفوذها وسيطرتها سوف تشكل حجرة عثرة في طريق مشروعة للاستقلال بمصر فضرب الهوارة في صعيد مصر وشيخهم همام بن يوسف والحبابية في القليوبية وقتل شيخهم سويلم وقد أشار نيبور الذي زار مصر سنة ١١٧٥ هـ / ١٧٦١ ، سنة ١١٧٦ هـ / ١٧٦٢ م إلى نجاح علي بك الكبير في القضاء على نفوذ الحبابية حيث لم تدفع المركب التي استقلها ما كان عليها أن تدفعه من سنوات قليلة في نجوة^(١) ولم تعد لهم قائمة إلا حينما قدم حسن باشا الغلازي حيث أعاد لشيخ العرب أحمد بن سويلم بن حبيب خفارة الموارد وأصدر فرمانا له بها من بولاق إلى دمياط ورشيد وأشهر ذلك ولكنه سرعان ما رفعها عنهم والتزم بها رضوان بك نظير مبلغ ٥٠ كيس يدفعها للخزينة السلطانية سنويا^(٢) .

على أن احدي الوثائق المعاصرة لتلك الأحداث تضمنت تعيين مجموعة من الملتزمين بأمن الملاحة في نهر النيل وذلك ضمن التزامهم بأمن المحلة الكبرى ، وقد جاء فيها ما يلي (من ديوان قنوة الأمرا الكرام وصدرة الكبرى الفخام نوى القدر والاحتشام حضرة أمير اللسوا الشريف السلطاني على بيك إبراهيم دام عزه وبقائه حاكم ولاية الغربية سنة ١١٩٣ هـ قرر مصطفى الجندي وعده وأخيه على ومصطفى وعلى أولاد أخيه أولاد الجندي من أهالي ناحية المحلة الكبرى في وظيفة تقدمه الغفر بالمحلة الكبرى وناحية صندفا الكشوفية حكم ما هو مقيد بالشرح الشريف وعليهم الدرك في النيل بناحية المحلة وصندفا ولهم نظير ذلك تحت غفرهم ١٧ ألف نصف حكم دفتر التحرير المشمول بختم المرحوم

^(١) كارتست نيبور - المصدر السابق ص ١٦٤

^(٢) الجبوتي . - المصدر السابق ج ١ ص ٦٣٥ - ج ٢ ص ٢٧ .

محمد بيك وخبز الجراية يوماً خمس جرايات خمسة وعشرين رغيفاً
قرص عند نزول الحاكم بالولاية وعليهم بتقوى الله تعالى والخوف
والضبط الشافي بالاستقامة ومن يتق الله يجعل له مخرجاً ويرزقه من
حيث لا يحتسب والختم حجة فيه والله تعالى الكريم . يعتمد في ١٢
رمضان سنة ١١٩٣^(١) .

ويمثل هذا النص المهم مفتاحاً يفسر أسلوب إدارة نظام الأمن في
التصنيف الثاني من القرن ١٨ الميلادي ويؤكد ما ذكره نيبور من أن كل
قرية واقعة على ضفتي نهر النيل كان بها عدد من الخفراء عليهم أن
يبلغوا عن قوارب اللصوص فوراً إذا ما اقتربت من المراكب إلا أنه أشار
إلى تجاوزات مختلفة في هذا الشأن^(٢) .

وعلى هذا تكون مسئولية الأمن في نهر النيل قد أوكلت إلى الأجهزة
الإدارية بالأقاليم وغدا على حكام تلك الأقاليم تدبير رواتب نقدية وعينية
لهم وبالتالي يكون تحصيل تلك الرسوم والضرائب قد انفصل عن حراسة
الأمن وأصبح لجهات أخرى غير الملزمين بالأمن تحصيل تلك الرسوم
والضرائب ، يبقى جانب هام وهو أن ما كان مخولاً للقوى المحلية لم يكن
في حقيقته سوى قبول بنفوذها واعتراف بما حوله لها هذا النفوذ من
تحصيل عوائد ورسوم لمصلحتها دون الوفاء بمتطلبات الأمن التي
تقتضيها مسئوليات تلك القوى وهذا ما ذهبنا إليه .

وقد رصدت بعض الوثائق المختلفة لحالات فردية اعتدى فيها
اللصوص على المراكب المارة عبر نهر النيل مستخدمين قوارب خفيفة
وهو ما يدل على أنهم عناصر محلية تسكن قرب نهر النيل أو من بعض
أهالي القرى الواقعة على ضفتي النهر وهو ما يشير إلى صحة ما ذكره
الرحالة في حديثهم عن حالة الأمن في نهر النيل وكان أصحاب المراكب
يتذرعون باليقظة وعضلاتهم أو بالسير في جماعات من المراكب صعوداً

^(١) دار الوثائق القومية : -محكمة الخلة الكبرى سجل ٢٠ لسنة ١١٩٣هـ - ١١٩٤هـ - ق

وانحداراً كإجراء عملي في مواجهة إغارة المغيرين^(١) ، كما لم يسلم الأمر من احتكاكات بين أهالي القرى وأصحاب المراكب المسارة عليهم لأسباب مختلفة^(٢) .

ثانياً : تقييم عام لأمن الملاحة النيلية :

إن تقييماً عاماً لأمن الملاحة النيلية انطلاقاً من أهميته وأهميتها من حيث نظم كفالاته ومدى نجاح الإدارة في مصر العثمانية في ضبطه وظروفه وإيجابيات وسلبيات التعامل مع حالة الأمن من الأجهزة الإدارية والإدارة العثمانية بصفة عامة يقودنا إلى ما يلي : -

١-ارتباط نجاح التنظيم الأمني المشرف على الملاحة النيلية في القرن السادس عشر الميلادي بشكل عام مع نجاح الإدارة المركزية في القاهرة في بسط نفوذها على الولايات والأقاليم المختلفة وطبيعي أن تتوارى في ظل تلك النجاح حالات الإخلال بالأمن في نهر النيل كما كان بديهياً أن تلتزم في إطار ذلك العناصر المحلية كالعربان وغيرهم وعلى العكس من ذلك كان من أول نتائج تراجع نفوذ قبضة الإدارة المركزية واتخراط الأوجاقات العسكرية بالعمل المدني أن بدأت الخلخلة في وضعية أمن الملاحة النيلية وقد شاركت عناصر مختلفة ممن أوليت مسئولية كفالة الأمن وفرض النظام في الإخلال بالأمن في إطار الصراع السياسي وظروفه وتداعياته .

(١) العياشي : - ماء الموائد الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية الجزء الأول- طبع حجر فاس

سنة ١٨٩٨ ص ٣٥٧ .

(٢) على سبيل المثال نورد بعض أرقام الوثائق المتأولة لحالات فردية احدثى فيها على المراكب أفراد وجهات وعناصر الإدارة في بعض القرى وقطاع الطرق من اللصوص وغيرهم :- دار الوثائق القومية : - محكمة دماط سجل ٤٥ لسنة ١٠٦٥-١٠٦٦ في ١٠١ ، سجل ٣٠ لسنة ٩٩٩ في ١٢٣ ، سجل ٢٥١ لسنة ١١٧٠-١١٧٢ في ١٠٩ .
- محكمة الدقهلية سجل ١٤ لسنة ١١١٠ في ٥٥٨ .

٢- ازدواجية الوظيفة للقاتمين على الأمن في نهر النيل حيث اجتمع لديهم الوظيفة المالية كملتزمين ووضعتهم كمسؤولين عن الأمن مما أدى إلى افتتات الدور المالي على الدور الأمني إضافة إلى أن التزام الأمن ضمن مسئوليات ملتزمي الباطن ومعظمهم كان من عناصر محلية تعيش في إقليم عملها أدى إلى تزايد نفوذ هؤلاء الملتزمين من الباطن وبشكل جعلهم ومن يختلفون حولهم يمثلون نواة للعناصر المحلية التي تسهدت أمن الملاحة النيلية في أواخر القرن ١٧ الميلادي وطوال سنوات القرن التالي وساهم في ذلك تراجع آلية المراقبة والمحاسبة من الأجهزة الإدارية لتلك العناصر من ملتزمين وخارجين على القانون .

٣- ظل العريان عناصر خارجة ومؤثرة ليس على أمن الملاحة النيلية وإنما على الصراعات والتركيبية السياسية خصوصاً في القرن ١٨ الميلادي ولشلت وسائل احتواء تلك العناصر في الوجه البحري وفي صعيد مصر ابتداءً بالمطاردة وانتهاءً بالأعتراف بنفوذها وسلطانها ويمثل إقرارها على خفارة النيل وحراسة المراكب وضمن أمنها اعترافاً صريحاً بالعجز عن كبح جماحها .

٤- ألقى التخلخل السياسي والصراع الدامي على النفوذ وتراجع نفوذ الباشوات واختراق البكوات المماليك للأوجقات العسكرية بظلاله القائمة على أمن الملاحة النيلية باعتبارها ميداناً مهماً من ميادين الصراع والتنافس والبحث عن النفوذ .

٥- يمثل لجوء المراكب وأصحابها إلى إجراءات ذاتية للدفاع عن النفس ورضوخهم لسداد ما فرضته العناصر المهتدة للأمن من إتاوات إدانة صريحة ودلالة واضحة على فشل الدور الذي قامت به الأجهزة الإدارية في القاهرة وانتهاءً بتوابعها في الأقاليم في القيام بهذا العبء على أهمية وقد امتص أصحاب المراكب آثار ذلك برفع أسعار النقل وتحميل التجار لتلك الأعباء والتعامل مع تلك الحالات كأمر واقع لا مناص منه نون أن يعملوا كثيراً على غضبة الأجهزة الإدارية أو ضمانتها لأمنهم وسلامة مراكبهم وما عليها .

٦- يرجع فشل الإجراءات البديلة التي لجنت إليها الأجهزة الإدارية في الأقاليم والمتضمنة لإلزام كل قرية متضامنة متكافلة بأمن المراكب العارة في نطاقها لعدم وجود الحافظ القوي لأداء ذلك الدور فلم تكن بعض الإغفادات التي حظيت بها تلك القرى لتمثل حافظاً كبيراً لأداء ذلك الدور على أهميته وقد أنركت الإدارة المحلية والمركزية ذلك فأتجهت في نهايات القرن ١٨ الميلادي إلى منح العناصر المسنولة عن أمن الملاحة النيلية رواتب مادية وعينية وهو تطور هام في أسلوب معالجة الأمن وكفالاته في نهر النيل على عكس ما كان معمولاً به قبل ذلك حيث كان للقائمين على الأمن أن يتقاضوا رسوماً ممن يستقلون بحمايتهم دون أن تقدم لهم الخزنية السلطانية أي رواتب نقدية أ. عينية فيما يمكن أن نسميه تمويل ذاتي للأجهزة الأمنية .

٧- إن سكوت الوثائق عن تعويضات من أضيروا من جراء الاختلال الأمني من أصحاب المراكب والمسافرين على عكس ما رصدته الوثائق في المحاكم المختلفة لتعويض المضارين من السرقة في المدن كالقاهرة ودمياط والإسكندرية وغيرها ليؤكد أن الجانب الأكبر من الإخلال الأمني لم يكن تمثيلاً في نهب المراكب وسرقتها بقدر ما كان يتمثل في فرض إتانات على حركة المراكب وعلى منقولاتها واضطرار أصحاب المراكب ومنتقليها للتعامل مع ذلك بأداء تلك الإتانات .

الخاتمة

غاية القول فيما ألفت به فصول هذا الكتاب أن أهمية النيل كطريق ملاحى وتجارى أكسبته من المزايا ما تضاعفت إلى جانبه المسليات الناشئة عن طبيعة المجرى والفراغات التراجم الإدارى والأمنى والصنف الضرابى وقد وازت تلك الأهمية أو كادت ما يوجد به النيل لمصر إنسانا وزراعة واقتصادا من الماء والغصب والتماء .

وقد ورثت الملاحه فى نهر النيل كصناعة وحرفة ونور ونظم خبرات وتقاليد عبر العصور المختلفة التى سبقت الفترة العثمانية بما يمكن أن نسميه تراكما فى المعارف والخبرات دفع هذه الصناعة وما عرفته من حرف مختلفة إلى استيعاب متغيرات الأحوال وطبيعة النشاط على مستوى المحلى دون المستوى الخارجى الذى اتسعت خطوات التقدم فى صناعة الملاحه فيه .

وكان من نتائجها الكشوف الجغرافية الجديدة التى أعقبها اتساع النفوذ الغربى بشكل غير مسبوق ورغم ذلك فإن عناصر النشاط الملاحى فى مصر كانت رالدا مهما ومؤثرا دعم الجهد الصكرى والاقتصادى للدولة العثمانية فى صراعاتها العنيفة فى أوروبا وروسيا ، لكنها فى الوقت نفسه قد استغرقت نفسها فى نمط من الرتابة التقليدية بات معه التغيير والتطوير الواجب الذى يفرضه الامتداد الزمنى والمستجدات من العلوم والمعارف أمرا غير ملموس وأثرا غير محسوس .

وقد كفلت الملاحه النيلية فى مصر العثمانية لأهلها صناعا ورباننة ونوتية ومستثمرين عوائد هامة كانت ذات فضل كبير فى استثمارية النشاط والصناعة وقد دل على ذلك حرص الأمر الممتنهنة لها على توارث الحرفة والصناعة كما دل عليه اتساع وتنوع فئات المستثمرين الذين أغرتهم تلك العوائد المجزية ، ورغم الفئات عناصر مختلفة على

تلك العوائد من الضرائب الرسمية وغير الرسمية وما شابهها من التكاليف والعوائد والمغارم والحمايات إلا أنه يقسى من الجدوى الاقتصادية للاستثمار في الملاحة النيلية ما ظل عنصر إغراء للمستثمرين احتفظ لها بالاستمرارية والدور .

ولا ريب أن تلك الأعباء والتكاليف على اختلافها كانت نتيجة مباشرة لاختلال النظام الإداري ومناخ الصراع السياسي والفن والسياسي التي عرفته مصر العثمانية في النصف الثاني من القرن ١٧ الميلادي وطوال سنوات القرن الذي تلاه في ظل انشغال الدولة العثمانية عن ضبط الأمور في ولاية مصر بصراعاتها الطاحنة في أوروبا وروسيا ، وكان ذلك مدعاة للمتفذين من العسكريين والبيوت المملوكية وغيرهم إلى تكريس تلك المنافع وزيادتها في ظل الصراعات الداخلية على النفوذ والحاجة الماسة والدائمة لتلك المغارم والعوائد لاصطناع الأعوان واتقاء كيد المنافسين والطامعين .

وقد عرضنا تفصيلاً لتلك الأعباء والمغارم التي لم تلد منها الخزينة السلطانية كثير فائدة وإنما وجدت طريقها إلى جيوب أصحاب النفوذ من رجال الأوجاقات العسكرية وغيرهم ، ورغم أن البدايات المبكرة للفترة العثمانية في مصر قد سجلت نجاحات ملموسة في مجال كفاءة الأمن في نهر النيل وفروعه إلا أنه من الملاحظ ارتباط ذلك النجاح بوضعية الإدارة العثمانية في مصر ومدى إحكامها لقبضتها على الأمور إضافة إلى المناخ السياسي العام والبنية السياسية والاجتماعية الملائمة .

وكان طبيعياً أن يتزامن اتساع حالات التهديد للملاحة النيلية كحركة ودور مع تراجع القبضة العثمانية وتفشي الفساد الإداري الذي فتح الباب على مصراعيه لقوى محلية من البيوت المملوكية ومن داخلهم ودخلتهم من الأوجاقات العسكرية ومن دار في فلکهم من العربان وغيرهم لكي تفرض نفوذها ونظامها الذي تحده طبيعة ذلك النفوذ ومدى تأثيره وتأثره بالمناخ السياسي العام وبالقوى المنافسة والمنالوة .

وقد عرضنا لظروف ذلك وما الفترض من نظم أمنية وما أفرزته
الممارسة من ثغرات وسلبيات وما اتخذ من بدائل وتدابير لمعالجة تلك
الخلل ثم قيمنا ذلك من حيث إيجابياته وسلبياته وتداعياته ، على أنه يبقى
التأكيد على أهمية واتساع الدور الذي اضطلعت به حركة الملاحاة النيابية
في مصر العثمانية على المستويين المحلي والخارجي في مجمل النشاط
الاقتصادي والإنمائي بشكل يصبح معه القول أنها كانت مسرأة صادقة
عكست أحوال مصر في العصر العثماني إلى حد كبير .

وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين



الملاحق

أولاً ملحق ببعض أسماء المراكب والقوارب وألوانها وتجهيزاتها

(أ) أسماء المراكب والقوارب وخصائصها :

- **الإشكيف** : هي مراكب مخصصة لحمل بضائع ذات أحجام مختلفة ومنها ما يستخدم في نهر النيل ومنها أحجام كبيرة كانت تعمل في البحر المتوسط ، فت باسم الإشكيف المالحى ، وقد عرف نهر النيل أنواعاً من الأشكاف منها الإشكيف البنواتسى والإشكيف التولى والفروق بينهما طفيفة.
- **البيليك** : استخدمت هذه النوعية في بعض مراكب النزهة العامة في الاحتفالات والأعياد ، كما استخدمت في نقل الجنود وقد قصرها نوزى على المراكب الحربية فقط .
- **البوقيري** : سميت بذلك الاسم وبالباقوري وهي منسوبة لأبي سير شرقى الإسكندرية وهي أنواع من مراكب نقل الحبوب والبضائع متوسطة الحجم ومنها أنواع ذات حمولة صغيرة وبعضها يستخدم في الصيد .
- **الأنفيى** : يعرف أيضاً باسم المراكب الفلوة وهو نوع من المراكب صغيرة الحجم التي كانت تعمل في فرع رشيد وتنسب إلى أنفينا التي اشتهر صناعتها بصناعة ذلك النوع من المراكب وقد أبدلت العامية حرف الدال إلى التاء .
- **الجروم** : مفرداً جرم وهي زوارق مسطحة صغيرة الحجم كانت تستخدم لخروج ودخول البضائع في بواغاز نيماط حين يصبح دخول المراكب الكبيرة من عرض البحر إلى مجرى النهر بحمولاتها أو خروجها أمراً محفوظاً بالمخاطر وذلك للترسبات التي أعقبت توغير الظاهر ببيرس للبوغاز منعاً للسفن الحربية الصليبية من الدخول إلى

نهر النيل ، وكانت مواسم استخدامه هي فصلا الشتاء والربيع وهي مواسم التحاريق التي ينخفض فيها مستوى ارتفاع الماء في نهر النيل وصممت الجروم بطريقة مسطحة لتلائم ذلك.

• **الحرافات :** عرفت أيضا بالحراريق ومفردها حرافة ورغم أن تلك التسمية أطلقت في الأصل على أنواع حربية إلا أنها استخدمت في العصر المملوكي لنزهة الأمراء والسلاطين حيث كانت تطلق منها الألعاب النارية ، إلا أن الخاصة من الأمراء وغيرهم استخدموا أنواعا أخرى لملاهيهم في العصر العثماني بينما استخدم العامة من الناس ذلك النوع في الاحتفالات والنزهات .

• **الزهيري :** هي أنواع بيضاوية الشكل مسطحة القاع ذات مقدمة ومؤخرة مرتفعتين ولها شراع واحد في منتصفها يتكون من صاري وقارية فقط ، ومنها أنواع صغيرة وأخرى متوسطة الحجم وبها فروق طفيفة وينسب بعضها إلى أماكن صناعته مثل الزهيري البدراوي أو إلى أنواع أخرى مشتركة معه في الوظيفة مثل الزهيري العقب ، والمراكب من نوع الزهيري على الإجمالي شبيهة بالسلك البلطي في شكلها العام وسريعة الحركة وذات حمولات من صغيرة إلى متوسطة وملائمة للعمل في المياه ذات الأعماق الضحلة .

• **الشختور :** أنواع من المراكب التي كانت تعمل في البحر المتوسط ولكن منها ما كان ذا أحجام أقل ويعمل في النيل وعرف باسم الشختور البنواتي ويجمع الشختور على شخاتير ، والنوع النيل من له صاري واحد في الوسط والنوع المالحي له صاريان كل صاري من قالم خشبي واحد معلق عليه الشراع ويستخدم الشختور في النيل لنقل البضائع والركاب ومنه ما يستخدمه الناس في النزهات والأعياد

• **الطواف :** جمع طوف وهو أنواع بدائية عبارة عن قرب أو أواني من الفخار يحكم إغلاقها وترتبط ببعضها بإحكام ويوضع على سطحها أخشاب من النخيل خفيف الوزن أو أعواد من القصب أو الغاب

ويندفعها أصحابها بالمداري أو أعود الخشب بعد أن يضعوا على سطحها بضائعهم .

● **العشاري :** جمعها عشاريات وهي مراكب لتقل البضائع وكانت في العصور التي سبقت العصر العثماني تستخدم للسلطين والأمراء لرحلاتهم وتزهم وتتكون من طابقين يعمل في السفلي منهما الجداولون والبحارة وفي العلوي يقيم السلطين والأمراء وأتباعهم وكانت تتسم بالزينة البالغة والرياش ، ولكن النوع الذي عرفته الفترة العثمانية من العشاريات كان خاصاً بنقل الحبوب والبضائع المختلفة والحطب .

● **العقب :** كانت مراكب تشبه العشاريات في الشكل والوظيفة حيث استخدمت للزينة والنزهات ثم تحولت إلى نقل الحبوب والبضائع وإن شهد العصر العثماني بعض أنواع منه كان كبار الأمراء يستقلونها في رحلاتهم واستخدمت مراكب العقب لنقل البضائع والمسافرين ومن أنواعه ما عرف باسم العقب الزهيري .

● **الغزالي :** هو أحد أنواع المراكب المسماة بالقياسة له مقدمة عريضة ومرتفعة تعلوها مقدمة طويلة وشبه مقوسة ترتفع إلى حوالي مترين ويسمى الجزء السفلي من المقدمة بالباطوسي والجزء العلوي المرتفع يسمى البرق وهذا النوع كان منتشرأ في نيل الوجه القبلي .

● **الفلايك :** مفردها فلوكة وهي أنواع صغيرة الحجم تستخدم في المعادي أو في النقل الخفيف وفي الصيد ومنها أنواع صغيرة تربط على ظهر المراكب كبيرة الحجم أو تجرها لتتقل البحارة إلى الشواطئ خشية جنوح المركب في حالة اقترابها من الشاطئ وتتميز تلك النوعية من المراكب بأنها ببيضاوية وعريضة ومسطحة ولها شراع واحد .

- **القوارب :** مفردها قارب وهو مركب منه صفيير الحجم ومنها المتوسط وبعضها يستخدم في المعادي لنقل العابرين وبعضها في النقل الخفيف والصفيير منها يتبع المراكب ذات الأحجام الكبيرة لاستخدامات البحارة ويصنع البعض من الخشب كما يصنع من الحديد
- **القياق :** مفردها قايق وهي في الأصل زوارق صغيرة لنقل الركاب في المعادي ثم تحولت التسمية إلى مراكب النزهات ، وقد حرفت العامة تلك التسمية إلى كيك وأصبحت تطلق على الأنواع الصغيرة المستخدمة في نقل الركاب في المعادي وفي الصيد وتستخدم فيسها المجاديف وهي ذات مقدمة مدببة بغاطس صغير في الماء ويستخدم بعضها شراعاً صغيراً واحداً .
- **القنجيات :** مفردها قنجة وهي مراكب للزينة ذات رياش وزخرفة زائدة وهي ضخمة الحجم وسريعة الحركة وخفيفة وتستخدم المجاديف إلى جانب صارية أو صاريتين ومنها ما هو مكشوف ومنها ما هو مغطى وقد استخدمها كبار الأمراء في مصر العثمانية للزينة والنزهات ثم عرفت منها أنواع تحمل المسافرين في النيل وبمؤخرة هذا النوع غرفة أو غرفتان للمسافرين وتسير بسرعة كبيرة وقد ذكر البعض أنها تقطع مسافة من القاهرة إلى الإسكندرية في ٢٤ ساعة وذلك لخفتها وتسطيحها وكان ذلك يجعل الريح الشديدة تشكل خطراً عليها .
- **القياسات :** مفردها قياصة وهي مراكب مسطحة بطينة الحركة تستخدم في النيل وهي أكثر الأنواع شيوعاً وقد صممت بهذا الشكل لتناسب تغير مناسيب المياه في نهر النيل وتناسب اختلاف مناسيب الأعماق وتستخدم في نقل البضائع والحبوب والمسافرين ومنها أنواع مختلفة مثل القياصة التي بترس وهي ذات خلفيصة عمودية تلحق بها الدفة مباشرة أما القياصة التي بسنة فهي ذات امتداد في مؤخرة المركب يصل إلى حوالي ثلثي ارتفاع المؤخرة وهذا الامتداد تركب عليه الدفة حيث تلحق بالامتداد الذي يطلق عليه السنة وترتبط

الدفة مع المنة بجزء يسمى الوسطانية ، وللمراكب القياسة شراعان أحدهما في الثلث الأولى ويسمى ترنكيت والثاني في الجزء الخلفى ويسمى راندة .

● **المعاشات** : مفردها معاش وهي مراكب ضخمة الحجم كانت في الأصل لنقل الحبوب والبضائع ثم تحولت إلى نقل الركاب وبها قمرات مختلفة لإقامة الركاب في السفر الطويل وقد ذكر العياشي أن خطأ ملاحياً كان يربط بين دمياط والقاهرة ينقل المسافرين حيث تقوم رحلتان أسبوعياً من دمياط يومي الإثنين والخميس ، وللمعاشات صاريان أو ثلاث من النوع المثلث .

● **المعادني** : مفردها معدية وهي مراكب مسطحة تعمل بين ضفتي النهر في أماكن معطومة لنقل العابرين من إنسان وحيوان وبضائع وتعمل بالمجاديف وبالأتسرة وتطلق تسمية المعدية على كل مركب تعمل في تلك الوظيفة رغم أنواعها المختلفة حيث غلب اسم المكان على نوع المركب وكانت أنواع مختلفة تعمل في هذا النشاط كالشخنور والفلوكة والجروم والقوارب .

● **النقاير** : مفردها نقيرة ومنها أنواع كانت تستخدم لنقل البضائع والركاب بين الإسكندرية ورشيد وأنواع أخرى كانت تستخدم للنقل الخفيف في نهر النيل ، وصممت تلك المراكب بشكل مسطح لمراعاة اختلاف المناسيب وضحالة بعض الأماكن في نهر النيل وإن كان ذلك قد شكل أخطاراً على تلك النوعية .

.....

تمت الاستعانة في هذا الملحق بمصادر ومراجع وثائقية وغير وثائقية منها على سبيل المثال :-

١- وثائق المحاكم الشرعية لدمياط ورشيد وبولاق ومصر القديمة والدقهلية .

- ٢- الفلقشندي: صبح الأعشى في صناعة الإنشا - القاهرة ١٩٦٣ م .
- ٣- المقریزی : - المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار - طبعة دار صادر بيروت .
- ٤- كتابات الرحالة العرب كابن بطوطه وابن جبير والعياشي والحسن الوزان .
- ٥- كتابات الرحالة الاجانب مثل سافاري وسونيني وبراون وفاتمسليب ونيبور وكثوت بك وغيرهم .
- ٦- كتاب المؤرخين للفترة العثمانية مثل ابن أبي السرور البكري وأحمد شلبي بن عبد القني والقينالي والدمرداش والجبرتي وغيرهم
- ٧- الكتابات الحديثة حول هذا الموضوع مثل :
- أ - د. محمد حمدي المناوي - نهر النيل في المكتبة العربية القاهرة سنة ١٩٦٦ م .
- ب - د. درويش التخلي - السفن الإسلامية على حروف المعجم جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ .
- ٨- لقاءات مع كل من الرايس الأباصيري إبراهيم حبه ، والرايس أبو الحسن إسماعيل أبو الحسن والرايس أبو العزم أبو العزم العراقي .

(ب) مكونات وتجهيزات المركب ومصطلحات النوتية :

- **أبليز** : يطلق على الحبال التي تربط الشراع بالجزء الخشبي الأعلى من الصاري المعروف بالقارية ومعه حبلان إضافيان أحدهما اسمه (النفين) ويطوى عليه الشراع ليحميه من التمزق حين يجنّبه النوتية لأعلى أو لأسفل ، والثاني يسمى (الاسقالة) وهو خارج الشراع والأبليز هو الحبل الأساسي والثلاثة يربطون الشراع بالقارية .
- **اسقالة البحر** : هي لوح سميك من الخشب تتراوح أطواله بين أربعة وعشرة أمتار يوضع طرفه على المركب عند رسوها على الشاطئ ، والطرف الآخر على اليابسة لتكون عليه حركة الصعود والنزول من وإلى المركب .
- **الأطراف** : هي الأحبال المصنوعة من الكتان أو القنب أو الحديد التي تمتد من الصاري إلى حافتي المركب وهي تحكم الشراع في حالة هياج الرياح وتحدد تلك الأطراف بنوع المادة المستخدمة فيها فتسمى أحيانا (أطراف القنب) وأحيانا (أطراف الحديد) كما تسمى عند بعض النوتية باسم آخر هو (المهدات) .
- **بارطويس** : هو غرفة أمامية في مقدمة هيكل المركب أو في مؤخرتها لحفظ أمتعة وأطعمة النوتية والمسافرين ويعرف عند بعض النوتية باسم (الخن) .
- **بأطويس** : هي ألواح خشبية عريضة توضع على طرف المركب ليمسرها عليها النوتية عندما يستخدمون المداري يدفعها إلى القاع عكس اتجاه المركب لتسييرها عندما تسكن الريح .
- **البكر** : مفردة بكرة وهي عجلات خشبية توضع عليها الحبال المطلوبة لتسيير المركب وفي الأشرعة لتسهيل حركة تلك الحبال .
- **البطنصة** : هي ألواح من الخشب تتركب في أعلى جوف المركب في المقدمة والمؤخرة لتوضع عليها الحمولات الزائدة من حاويات البضائع أو الحطب أو غير ذلك .

- **بيلهان** : هو حاجز خشبي يفصل بين الخن سواء الذي يقع في مقدمة المركب أو في مؤخرتها وبين عناصر المركب التي تمثل تجويفه ويسميه بعض النوتية بعد حذف النون (البيلما) .
- **المرنكيت** : هو أحد أنواع الأشرعة المثلثة الشكل من أعلاه مقوس من أسفله ويوضع كشراع أمامي للمراكب ذات الشراعين من أنواع القياسة .
- **جاغوص** : هو فاصل خشبي يقسم تجويف المركب الذي تشحن منه البضائع إلى عنبرين أو ثلاثة بحسب سعة المركب ويوضع للفصل بين كل عنبر في حالة تنوع الشحن وفي حالة وجود جاغوصين في المراكب الكبيرة يسمى الأول بالمسند الأمامي والثاني يسمى بالمسند الخلفي .
- **جاهور** : هو قطعة من الحديد في آخر الصاري يربطه بالجزء الخشبي الأعلى الذي يربط به الشراع وهو القاربة ليشكل الصاري والجاهور والقارية العمود الخشبي للشراع.
- **جسطمان** : هو عبارة عن قائم من الخشب المثبت في صدر هيكل المركب وتربط فيه المرساة لتثبيت المركب بالقائمه كئقل من الحديد عند الحاجة لذلك .
- **العاصل** : هو خنزير من الحديد تربط فيه المرساة من جانب ويربط طرفه الآخر في الجسطمان .
- **هشوة** : تطلق على الترسيبات الطينية من الطمي في مجرى النيل والتي تختفي تحت سطح الماء بعد انتهاء الفيضان وتمثل خطراً داهماً على المراكب ولا وسيلة لدفع خطرها إلا انتباهة الرايس وقوة إبصاره .
- **الشفة** : هي الجزء الخشبي المتحرك في مؤخرة المركب والذي يوجه من خلاله الرايس حركة واتجاه المركب يمينا ويسارا وتتكون من جزئين أولاهما الجزء الذي يلي جسم المركب ويثبت فيه ويسمى (الأم) وهو بارتفاع تلك المؤخرة ثم الجزء الثاني الذي يمتد طولا

في المياه وهو المكمل ويسمى (الريشة) وتصنع الرفة عادة من أخشاب الكافور .

□ **الدومس على الأبلاطس** : هي ألواح من الخشب تغطي قساع المركب ويصبح بذلك مستويا جاهزا لحمل الحبوب أو مختلف البضائع وترفع تلك الدومس لرفع الماء المتسرب في أسفل هيكل المركب بصفة دورية .

□ **الدوامس الفادار** : هي ألواح خشبية عريضة يوضع طرفها في جوف غنابر المراكب ويوضع الطرف الآخر على جانبي المركب ليسير عليها الحمالون والنوتية عند الشحن أو التفريغ ، ويسمى المركب المكتملة دوامسه في الوثائق (مدمس سفلا وعلوا) وذلك إشارة إلى إكتمال نوعي الدومس فيه .

□ **الرفولة** : هي ألواح من الخشب توضع على حافتي المركب في حالة زيادة الحمولة التي يختمني معها معظم هيكل المركب في الماء لمنع رذاذ الماء الناشئ من الأمواج من التسرب إلى الحمولة ويسمى النوع المكون من لوح خشب واحد بالبرق ويرتفع عند الألواح في المركب الغزالي إلى ستة ألواح .

□ **زنجير** : استخدمته الوثائق بنفس الاسم وتبين أنه جنزير من الحديد ومنه أنواع مختلفة الأسماء بحسب حجمها كالحاصل للجنزير الكبير الحجم و (البرايص) للجنزير الرفيع الذي يوضع في القرون الحديدية للمرساة للمساعدة في جذبها من القاع .

□ **الشمعة** : هو قوائم بارتفاع حوالي ثلاثين سنتيمتر فوق مقدمة المركب أو مؤخرتها وتربط فيها الحبال .

□ **الشواصي** : هي الإسفالة المزدوجة المكونة من لوحين من الخشب يسمحان بعرض أوسع وبالتالي زيادة الأمان للحمالين والنوتية عند الصعود والنزول للمركب وبصفة أكثر عند عمليات الشحن والتفريغ .

□ **الصاري** : هو القاتم الخشبي الرئيسي الذي يحمل الشراع ويصنع من خشب التوت أو الكافور ويسمى الصاري الذي يصنع من

- الخشب الأبيض باسم (صاري شوح) وهناك أحجام صغيرة من الصواري تستخدم في حالات السفر الطويل .
- **العويل :** هو حبل رفيع يستخدم لضم الشراع وطيه عند توقف المركب .
- **قارية كبيرة :** هي قلم من الخشب وتمثل الجزء الخشبي الأعلى من الشراع المرتبط بالجزء السفلي وهو الصاري ، والقارية تتكون من ثلاثة أجزاء الجزء السفلي المرتبط بالصاري ويسمى المقدم ثم الوسطاني والجزء العلوي يسمى الأوضمة .
- **القلع :** هو في اصطلاحات النوتية اسم للشراع وله أنواع منها (القلع اليكن) وهو شراع صغير يوضع في الصاري الأمامي للمركب لمساعدة الشراع الرئيسي ، ونوع آخر هو (قلع شقايوة) وهو شراع مثلث الشكل يستخدم في أنواع صغيرة الحجم من المراكب كالفوارب والفلايك والكيك . وينقسم القلع إلى أطراف ثلاثة هي (الميس) وهو الطرف الأعلى للقلع و (القرشة) وهي الطرف الأسفل من القلع و (الزند) وهو الطرف الذي يربط في جسم المركب من المؤخرة وذلك لإحكام الريح داخل القلع .
- **قطيرة :** تطلق على القارب الصغير الملحق بالأنواع الكبيرة من المراكب والذي يجر بربطه إلى تلك المراكب ويستخدم في توصيل النوتية والرويسا إلى البر في حالة الخطر أو نقضاء حاجاتهم وسمي بذلك نسبة إلى عملية قطره خلف المركب .
- **قصرة :** هي حجرات خشبية في سطح المراكب المخصصة لنقل المسافرين أو البحارة فقط والمعروفة باسم (المعاش) وهي لإقامة هؤلاء المسافرين وبعضها في المراكب (الزهيري المعاش) التي تعمل في نقل البضائع إلى جانب نقل الركاب .
- **الكلايب :** مفردا كلب وهي أطراف من الحديد تنتهي إليها حبال الأشرعة لتربطها بجسم المركب أو بالصاري أو بالقارية لضمان إحكام ذلك الرباط وهي حلقة من الحديد المثبت في جسم المركب .

- **اللبان** : هي حبال تربط في صاري المركب يدفع بها الرايس إلى أشداء النوتية لكي ينزلوا إلى الشاطئ المعاكسة له المركب وذلك لكي يقوموا بجرها سيراً على أقدامهم عند مكون الريح .
- **اللموين** : هو حبل من الكتان طوله من متر إلى مترين مهمته ربط الشراع بطرف القارية وهي الجزء العلوي المعلق على صارية المركب .
- **مجاديف** : مفردها مجداف وهو قائم من الخشب الأسطواني مثبت أعلاه على جسم المركب أو القارب بشكل يسمح له بالحركة من خلال بروز خشبي معد لذلك يسمى (الصباغ) ويمتد المجداف من الجزء الذي يتحكم بها التوتى في المجداف ويسمى (الزند) إلى أن يصل إلى الماء فيتحول إلى شكل خشبي عريض يسمى (الرشاشة) وهو يصنع بسلك أقل ليمهل عملية ولوج المجداف إلى الماء وخروجه منه .
- **المدازي** : مفردها مدراه وهي قوائم طويلة من الخشب تنتهي بسن من الحديد تسمى (الجزة) ويعتمد النوتية على دفعها إلى الأرض بأذرعهم لمنع اصطدام المركب بالشاطئ أو إبعادها عن الأماكن الضحلة أو لتسيير المركب بدفعها إلى قاع النهر عكس اتجاه المركب عند مكون الريح .
- **المرساه** : هي ثقل من الحديد له أربعة أسنة من الحديد تسمى (خطاف) ومهمتها تثبيت المركب في مكان واحد بإلقاء هذا الثقل في الماء وهي مربوطة بجنائزير إلى جزء خشبي في صدر المركب هو الجسطمان .
- **مقعدة** : هي أماكن لجلوس النوتية لطعامهم وشرابهم بسطح المركب .
- **المثوى** : هو حبل يربط في أعلى الشراع وطرفه أسفله يتحكم فيه الرايس والنوتية لضبط الشراع في اتجاه الريح ، ويسمى هذا الحبل عند استخدامه في مؤخرة المركب باسم (المسين) ويكسبون من الكتان أو الحديد ويركب على بكر لتسهيل حركته .

- **المخاطبة** : هو رباط القارية الخشبية أعلى الصاري في الجسطمان في مقدمة المركب وهذا الرباط من الحبال المتحركة على بكر إثنان منها في الجسطمان والآخر في القارية .
- **الوجهصة** : هي المرسي التي تستخدمها المراكب عند عملية العبور بين ضفتي النهر لنقل الناس والبضائع والمواشي وغير ذلك وهي بذلك مرادفه للموردة .
- **الويسقة** : تطلق تلك التسمية على حمولة أي مركب كما تطلق على سعتها وهي بذلك تشمل ما يمكن حمله في عنابر المراكب .

- تضمنت الوثائق أسماء لتجهيزات وأدوات تم تفسير القدر الأكبر منها على النحو السابق بالاستعانة بمجموعة من الرويسا المشار إليهم في مقابلات أجريتها معهم في تواريخ مختلفة تقع في شهري أغسطس وسبتمبر عام ١٩٩٨م وذلك لطبيعة هذه المصطلحات باعتبارها من مصطلحات النوتية الخاصة المتعلقة بتلك الحرفة ولم نعن برصدها فقط وإنما تفسير طبيعة كل مصطلح وأنواعه والوظيفة التي يقوم بها في المركب سواء باعتباره جزءاً من الهيكل أو من التجهيزات .
- غير أن عدداً آخر من المصطلحات لأسماء أدوات وتجهيزات لم نتمكن من تفسيرها ويبدو أن أسماءها تغيرت أو استحدثت أدوات حلت محلها ولذلك أثرنا عدم ذكرها ودليل ذلك ما أوردها على لسان مجموعة الرويسا الذين رجعنا إليهم من مترادفات الشيء الواحد وما يبدو أنه تكرر في بعض الوظائف لأكثر من تسمية .

ثانياً وثائق لم يسبق نشرها

(الوثيقة الأولى)

١- النص :-

(في يوم السبت المبارك سابع عشرين شهر جمادى الثاني من شهر سنة ١٠٥٣ هـ ، لدى مولانا الحاكم المشار إليه بمحضر الكتخدا فخر الأعوات المغربيين عمدة الكبرا المعظمين الأمير محمود أعبات نرسايل السلطانية حالاً زيد قدره وفخر أمثاله الأمير نذير إلكتخدا بساحل مصر القديمة والزيتي حسين العزب المعين للمركب الزهيري الأتني ذكوه فيه عن مستحفظان قلعة مصر المحروسة جامكيته أوضباشا عثمانه ثلاثة في بلوك أحدى عشرا أشهد عليه الرايس محمد المدعو جلبي بن أحمد عرف بزبان البرلسي شهوده الأتني الشرعي وهو بالصفسة المعشيرة شرعا أنه تسلّم في يوم تاريخه جميع المركب الزهيري الصغير الدراري المعروف برياسة الرايس عاشور سابقاً وجميع ما فيه من العدة والآلات وهي صاري شوح كبير وأربعة عشر طرفاً بجميع كلابها وفرقياتها وبارطوس واحد وقلع كبير وثلاث قرايات كبار مقدمين ومؤخرين وثلاث جصطمانات أدهم مشقوق قسم للبرق فكان شوحيان شوح مفرد وجصطمين شوح واحد وقايم زرزوري واحد وثلاثة أقاطير حلفاء ملتوي وجوزين اثنين زرزوري وجوزين اثنين بغير حبال فيهم وزوج طنبات مذبوحة وزوج دوامس فادار وللصاري الكبير المذكور أعلاذ واللبن والأبائر والملتوي خمسة كاملة معدة لذلك وتقريرت للقارية الكبيرة من النقب واحد وقطعة أبائر واحدة وعويل واحد ومهدات اثنين ومعين واحد وزرزوري وباريه واحدة وعويل واحد وملتوي وصالفة بر واحدة ومرساتين من الحديد كاملتين الأسنان وعشرة مجاديف وإحدى عشر مدراد منهم واحدة مكسوة ودفة للزهيري المذكور كاملة الحديد وهو كامل العدة والآلة والأطراف ومجاري الريح على العادة مسنود الجوبين مغطى جميع الأخفاف مدومس سفلاً وعلواً وبه أيضاً عدة قياسية التبوع

وهي قلع قرون وصاري صغير وقريتان إثنيتان مقدم ومؤخر وشوحين مقرنين لها وصقالة بر ودفة لها كاملة الحدايد كل ذلك أيضاً بالزهيري المذكور لقياسة المذكورة وجميع خمسة ملويات للحب وكيلتين للحب وربعين معدين للكيل وختمين للحب وقصعة كبيرة وجنزير صغير وجميع ما في الزهيري المذكور من صحونه نواتية وجميع تبعه القياسة المطلوب للزهيري المرقوم يتبعه للسفر مقبلاً ومبحراً صالح لذلك بجميع ما يحتاج إليه الحال مما ذكر أعلاه تسلم ذلك كله الرايس محمد المدعو جلبي المذكور تسلماً شرعياً وصار ذلك بجميعة في تسلمه وعهده لجهة السلطنة الشريفة وعليه الحفظ والصون لجميع ما ذكر فبع أعلاه من الزهيري المذكور والقياسة المرقومة وما شرح فيه من العدة والآلات والحيال والأطراف والحديد المرقوم ذلك كله أعلاه أسوة أمثاله في ذلك إسهاداً شرعياً صدر بحضور المذكورين أعلاه وبحضور الشيخ العمدة شمس الدين محمد القلعي الكاتب على الرهونات بساحل مصر القديمة والمحترم المعلم حسين المعروف بالشون العامرة وإطلاعهما على ما تسلمه الرايس المذكور من ذلك كله الإطلاع الشرعي وثبت الإسهاد بذلك كله لدى مولانا الحاكم المومي إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً وبه شهد وجرى في تاريخه .

كاتبه: عبد الرحمن الحنفي أحمد بن خضر الوفاني

٢- مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمة الشرعية - مسجل رقم ١٠٠ للسنوات من سنة ١٠٥٣هـ - ١٠٥٦هـ وثيقة رقم ٦٧.

٣- ما يستفاد من النص :-

- رصدت الوثيقة لتوعين من المراكب هما المركب الزهيري والمركب من نوع القياسة وتجهيزاتها والأدوات المستخدمة فيها ومعظمها تم شرح طبيعته وأهميته والبعض الآخر لم نجد له تفسيرها ربما لاختفاء التسمية وشيوع أخرى محلها .

هذان المركبان من المراكب التي تمتلكها الدولة (مراكب السلطنة الشريفة) وقد عرضت الوثيقة لأسلوب تشغيلها من خلال إسناد ذلك لأحد الرويسا وتسلمه بشكل رسمي لكل ما بها من أدوات ومسئولياته عن حفظها وكذلك للجهات المشرفة على ذلك وهي (أغات الرسايل) والجاويش الذي عليه أن يصطحب المركبين في عملهما في نقل الحبوب السلطانية .

بعض الأفراد الذين يشتركون في عملية تسلم الرايسس للمركبين وتسجيل ذلك وهما الكاتب الذي يسجل ما في المركبين وفق قائمة على الطبيعة ويكتب ذلك لكي يكون حجة على الرايسس (الكاتب على الرهونات) ثم أحد المسؤولين العاملين بالشؤون السلطانية باعتبارها جهة معنية بشكل أساسي بالمراكب السلطانية (المعرف بالشؤون العامة) .

(الوثيقة الثانية)

١ - النص :

لدى مولانا الشيخ شهاب الدين المالكي أبده الله العسى هلال بن شرايبي المراكبي على الرايس علي بن خطاب أنه يستحق بذمته مبلغاً وقدره من الذهب الشريفي ثلاثة ننانير وأربعة وعشرين نصفاً أجرة مثله في سفره بحرياً بمركب المدعى عليه المذكور عن سبع مرات ذهاباً وإياباً من ثغر رشيد إلى ثغر عيباط ومن ثغر عيباط إلى بولاق ومن بولاق إلى ثغر رشيد وأن أجرة مثله في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً دينار شويفي ويطلبه بذلك وأنه سأل المدعى عليه المذكور أعلاه فأجاب بأن المدعى المذكور سافر معه بحرياً بمركبه أربع مرات ذهاباً وإياباً وأن أجرة مثله في ذلك عن كل مرة ذهاباً وإياباً أربعة وستون نصفاً فلم يصدق المدعى على ذلك فطلب منه البيان عن ذلك فأحضر كلا من الرايس علي بن فضالي والرايس خير الدين بن أحمد التكلوي والرايس شرف الدين بن حسن وسألهم الإتيان بما يعلمون في ذلك فشهدوا بأن أجرة أمثال المدعى المذكور عن كل مرة ذهاباً وإياباً دينارين شهادة شرعية مقبولة بالطريق الشرعي بعد تزكيتهم في شهادتهم المذكورة بها كل من الرايس سليمان بن مرسى والرايس محمد بن محمد العربي التزكية الشرعية المقبولة شرعاً وأنزّم المدعى عليه المذكور للمدعى المذكور بدينارين شريفي إزاماً شرعياً وأمر بدفع ذلك للمدعى المذكور ثم طلب المدعى عليه المذكور المدعى أنه يستحق بذمته مبلغاً قدره تسعة وثمانون نصفاً على ماتبين فيه أنه ثمن ظهر غزالي خمسة وعشرين نصفاً وما دفعه له عن ثلاث مرات أربعة وخمسون نصفاً وكامل ثمن مركب جلد أحمر باقي ذلك منه عشرة أنصاف ويطلبه بذلك فأجاب بالإقرار في ذلك فطلب من المدعى البيان على ذلك فالتمس يمين المدعى المذكور فحلف على ذلك بالله العظيم الشهادة الجامعة الحلف الشرعي على ذلك ثم بعد ذلك دفع الرايس علي بن خطاب المذكور تحت يد هلال المذكور الدينارين الشريفي المذكورة الملتزم بها جميع ملف حرير بحواشي أصفر رضسى شرعياً

مسلمًا بالطريق الشرعي وجرى نكح وحرر في تاريخ أعلاه وحسبنا الله
ونعم الوكيل .
شهوده

٢- مصدر الوثيقة :- محكمة رشيد الشرعية سجل ٢٨ لسنة

١٠١٠هـ وثيقة رقم ٥٨٩.

٢- ما يستفاد من النص :

- أسلوب عمل التوثيق الإجرائي وطريقة تحاسيبهم مع الرويسا.
- رحلات المراكب للسفر الطويل والعمل في أكثر من مكان بغض النظر عن منطلق المركب الرئيسي .
- إجراءات التفاضل في حالة الخلاف بين أصحاب المراكب والأجراء .

(الوثيقة الثالثة)

١. النص :

(لدى الحاكم الحنفي تصديق المحترم الحاج علي بن المرحوم علي المعروف بباب أغاة الرسائل السلطانية ببولاق المزبورة مع الحاج عبد الرحمن بن الحاج علي شرويدة الرئيس ببحر النيل المبارك وهما معروفان لشهوده تصادقا شريعيا في كمال صحتها وسلامتهما وطواعيتهما واختيارهما وجواز الإشهاد عليهما شرعاً من غير إكراه ولا إجبار علي أن آخر ما يستحقه الحاج علي المرقوم بذمة الحاج عبد الرحمن المزبور مما قاله عنه يأنه لغفر الأما الكرام وعمدة الكبرا الفخام ضابط الأموال السلطانية بديوان مصر المحروسة المقر الكريم العالي والكوكب المنير المتلالي جامع مفاخر المفاخر والمعالي الأمير يوسف القندي لفتزدار مصر المحروسة سابقاً وأمير اللوا الشريف السلطاني بمصر أيضاً دامت سعادته وقدره من الفضة العديدة الأنصاف أربعون ألف نصف فضة القدر الذي يستحقه حضرة المشار إليه الحاج عبد الرحمن المزبور عن أجرة مركب عقب محمل ستمائة أردب في مدة أربع سنوات غايتها غاية شهر ذي الحجة الحرام ختام سنة تاريخه أنه بعد ما وصله علي يد الحاج سليم أبو قرش عن أجرة خشب وقدرها أربعمائة وخمسون نصف فضة وبعد ما قبضه وقدر تسعمائة نصف فضة وبعد ما حاسبه من أجرة خشب حمله له وقدره ألف نصف ومايتا نصف وبعد ما تحاسب به عن أجرة طريق الأسيوطية وقدره تسعمائة نصف وأجرة طريق جرجا وثمان الفول المشتري لحضرة المشار إليه وقدره ستمائة وثمانية وثمانون نصف فضة وأجرة طريق النحل علي يد أخيه الحاج سليم المزبور وقدره ألف ومايتا نصف وعربون في بنسي حيدر وقدره ستمائة نصف وبعد ما قبضه في يده وقدره تسعمائة نصف وأجرة طريق منفلوط علي يد أخيه أبو سليم المذكور وقدره مايتا نصف ، ومن الأمير فرهاد جاويش علي يد أخيه الحاج أبو سليم المرقوم وقدره ألف ومايتا نصف ومن ثمن الشعير المشتري من الأمير أحمد كاشف الشرقية وأجرة المركب من ناحية البحيرة وقدره ثمانمائة وسبعة وستون نصف فضة وثمان الفول من مركب أبو النصر العويبي علي يد الشيخ غنيم

وأحمد السقيلي بموجب قائمة وقدره ألف وخمسمائة نصف وأجرة طريق وقف الأثرافية التي على يد أحمد السقيلي المزبور بموجب قائمة وقدره ثلاثة آلاف وستمائة وثمانية وستون نصف وأجرة طريق بني هلال وقدره ألف ومائتان وخمسون نصف وأجرة طريق النحل ثلثي مرة تسعمائة وأجرة طريق بني سويف على يد أخيه المزبور وقدره سبعمائة وخمسون نصف وأجرة طريق شريق أطفيح من محمد أرنوط الكاثف سابقاً وقدره ستمائة نصف فضة وباقى أجرة حمل التبن على مرتين من ميسرته وإلى شبرا الخيمة وقدره سبعمائة وثمانون نصف وأجرة حمل السمسم لحضرة المشار إليه من ناحية الخرقانية إلى يولاق المرقوم وقدره ستمائة نصف وبعدما حاسبه الأمير على المزبور بما على نعمة ولده الشمسي محمد الحاضر معهما وقدره ألف وثلاثمائة وخمسون نصف فضة وهو القدر اللازم نعمة محمد المزبور للحاج عبد الرحمن عن ثمن إحدى وعشرين قطعة خشب وصاري وقارية خشب المبتاع ذلك من عليه قبل تاريخه اعترافهم بذلك لشهوده وبعد كل قبض وحساب بيديه صدر منها في ذلك التاريخ ما جملته من الأنصاف العديدة مسكة آلاف نصف استحقاقاً شرعياً على حكم الذي شرح وتصادقاً على ذلك وذلك خارجاً عما هو تحت يد الحاج عبد الرحمن المزبور للحاج علي عيسى طريق العارية الشرعية وهو هلب حديد بأربعة أسنة زنتة بالاسيوطى مائة وتسعون رطلاً يتصدقهم على ذلك التصديق الشرعي وصديق ذلك ولد الرايس عبد الرحمن المرقوم هو المحترم على وإطلاعة على ذلك وتصديق عليه هو ووالده المزبور للحاج علي المرقوم في القدر المتصاف عليه في القرض والمال والحالات المست المعهورة شرعاً وبالإن الشرعية المقبول وتصادقوا على ذلك ثم أقر الحاج علي المزبور وهو بمفرده فريق والرايس عبد الرحمن وولده المزبور وهما فريق الأقرار الشرعي أن الحاج علي المرقوم لا يستحق على الرايس عبد الرحمن وولده وهما لا يستحقان عليه ولا على ولده محمد ولا على ولده الشيخ منصور ولا على أخيه الحاج سليم المزبور ولا على أحد من جماعته واتباعه بسبب ذلك ولا بسبب غيره من سائر الأسباب كلها حقاً مطلقاً ولا استحقاقاً ولا دعوى ولا فضة ولا ذهباً ولا فلوساً نحاساً ولا

فماشا ولا فرضا ولا قبضا لا وكبلا ولا كثيرا ولا جليلا ولا حقيرا ولا حقا من ساير الحقوق على الاطلاق ولا مالا من الأموال على العموم والشمول والاستخراق ولا نسيانا ولا ذهولا ولا جهالة ولا حسابا ولا غلطا فيه ولا علقه ولا يمينا بالله سبحانه وتعالى ولا شيئا قل ولا حل مما سلف من الزمان وإلى تاريخه سوى القدر المتصانق عليه أعلاه ضمانا على الحكم المشروع وبغير زايد وعلى أن على الرئيس عبد الرحمن وولده المحترم على المزبور القيام للأخير يوسف بيك المشار إليه بأجرة المركب المزبور المعلومة لهم شرعا على جاري العادة من أول سنة سبع وخمسين وألف متضامنان متكافلان له في ذلك في الذمة والمال والحالات الستة وعليهما حمل الرسالة والتعريف على العادة وحمل خدمة المشار إليه وخدمته بالمركب المزبور في زمن خير التئيل المبارك من غير أجره وتصانقوا على ذلك وثبت بالإشهاد عليهم لدى مولانا الحاكم المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتا شرعيا وحكم بموجب ذلك حكما شرعيا وأشهد على نفسه الكريمة بذلك وبه شهد في ثامن عشرين شهر ذي القعدة الحرام من شهور سنة ست وخمسين وألف ، كاتبة .

الشيخ حسن ورفقته الشيخ عمر الدمنهوري

٢ - مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمة الشريعة سجل ٤٥ لسنة ١٠٥٠ هـ إلى ١٠٥٦ هـ

٣ - ما يستفاد من النص :

- امتلاك كبار الأمراء ورجال الأجهزة الإدارية للمراكب وإدارتها بواسطة وكلاء عنهم يتعاقدون مع الرويسا الذي يقومون بالعمل عليها ويتحاسبون معهم .
- جر المركب بحسب أحياتا بحسب ما ينقل عليه من البضائع وحجمه وأحيانا آخري بحسب البعد المكاني مكان لآخر .
- تحول نظام التعامل بعد المحاسبة إلى استئجار المركب وتحديد مسؤولية التكاليف بنقل الحبوب الرسالة ودفع الضرائب (التعريف) .
- إضافة إلى بعض الالتزامات الأخرى والتي تعهد المستأجر بمسئوليته عنها
- نظام توثيق التحاسب ودقته .

(الوثيقة الرابعة)

١ - النص :

(لذي مولانا الحاكم الحنفي اشترى فخر الأماجد مستجمع المحامد
الجناب الكريم العالي الأمير يوسف جوريجي طايفة عزبان قلعة مصر
المحروسة المتحدث على حطب مطبخ الديوان السعيد القاطن بمصر
القديمة بماله لنفسه من بايعه هو فخر أمثاله الفخام بشير بن محمد بن
المرحوم أحمد جوريجي البواب بخدمة مولانا الوزير المعظم بمصر
المحروسة حالا فباعه عن نفسه وبطريق التوكيل الشرعي عن فخر
الأقران المكرم الشمسي محمد بن المرحوم يحيى الترجمان بخدمة مولانا
الوزير المشار إليه الثابت توكيله عنه في خصوص ما سينكر فيه لذي
فيه لذي مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه ما هو جميع الحصّة التي
قدرها النصف التي عشر سهما من أصل أربعة وعشرين على إشيعوع
في كامل المركب القباصة التي بسنة محمّل ثلاثمائة وخمسون أرنب
ونظير ذلك من عدتها وأنها الصالحة بها للإقلاع والاحدار الموضوعة
ببحر النيل المبارك المعلوم ذلك علمه عندهم العلم الشرعي النافي
للجهالة شرعا والجاري النصف المتبايع في ملك البايع وموكله المرقومان
اعلاه والثابت ملكهما لذلك وقبض ثمنه بالطريق الشرعي يشهد لهما
بصحة ذلك الحجة الشرعية المسطرة بباب الجامع الطولوني سنة تاريخه
أنناه وبالتصادق على ذلك اشترأ صحيحا شرعا وتبايعا لازما مرعيا
صدر عنهما بالإيجاب والقبول الشرعيين بثمن قدره عن ذلك من الفضة
الاتصاف العددية أربعة آلاف نصف فضة ثمنا حالا مقبوضا على ما يبين
فيه ما هو بيد البايع المرقوم الفا نصف ثنتان من ذلك وما هو بيد
الرايس محمد بن علي الابياري البايع لذلك أولا الحاضر معهما بالمجلس
ألفا نصف ثنتان باقي ذلك المأنون له في ودفع ذلك من قبله قبضا شرعا
بتمام ذلك وكعالمه باعترافهما بذلك الاعتراف الشرعي واعترف المشتري
المشار إليه بتسلم ذلك لنفسه ذلك تسلما شرعا بعد النظر والرضي
والمعرفة والإحاطة لذلك علما وخبرة نافرين للجهالة شرعا وتصادقا على
ذلك ثم بعد ذلك أجر الأمير يوسف جوريجي المشتري المشار إليه للرايس

محمد المرفوم اعلاه فاستأجر منه جميع النصف المبتاع المرفوم من المركب المرفومة اعلاه لمدة سنة كاملة وشهرا يليها ثلاثة عشر شهرا تمضي من مستهل شهر ربيع الأول سنة تاريخه أنناه بأجرة قدرها عين النصف المبتاع من الغصة المذكورة اعلاه ألفان وخمسمائة نصف يقوم بها المستأجر المرفوم للأخير يوسف المشار إليه دفعات متفرقة إلى غاية المدة المذكورة القيام الشرعي اجارة صحيحة شرعية مشتملة على الإيجاب والقبول والتسلم والتسليم الشرعيين على الوجه الشرعي وثبت الإثماد بذلك كله لدي مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه اعلاه بشهادة شهوده ثبوتا شرعيا وحكم بموجبه حكما شرعيا وأشهد على نفسه الكريمة بذلك تحريرا في خامس عشر شهر صفر الخير سنة ١٠٩٢ هـ وحسبنا الله ونعم الوكيل ،

الشيخ مصطفى الرفاعي الشيخ أحمد الصابونجي

٢ - مصدر الوثيقة : - محكمة مصر القديمة الشرعية ١٠٥ لسنة ١٠٩١ هـ إلى ١١٠٨ هـ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- استثمار فئات مختلفة الرتب والمكانة العسكرية والإدارية بحسب امكانياتها في المراكب .
- المشاركة في امتلاك المراكب مع الرويسا وارتفاع نسبة العائد المتمثل في قيمة الإيجار منسوبا منسوبا إلى الثمن الكلي في مدة ثلاثة عشر شهرا .
- نظام التوكيل في البيع والشراء والإيجار والاستئجار .

(الوثيقة الخاصة)

١ - النص :

(لدي سيدنا ومولانا الحاكم الشرعي الحنفي وفخر الأغوات المكرمين وعدة الكبرا المفخمين الأمير رجب آغا أمين القضاء والمتحدث على المراكب السلطانية الجارية في ملك السلطنة الشريفة خلد الله تعالى ملك مالكةا أشهد على نفسه كل من المحترم الرئيس شهاب الدين مرآون والمعلم عاشور الوحش ويوسف عليان والحاج خضر بن عبد الله الأكرادي والحاج جمعي ابن شحاذه الأديني والرئيس عبد القسي ابن محمد طاره وأخيه الرئيس منصور والرئيس بدر الدين ابن الرئيس خير العريسي النمياطي والرئيس رضوان ابن عبد الحلیم والحاج حسين ابن راضي العيسوي الرئيس كل منهم بالمراكب السلطانية ببحر النيل المبارك شهوده الاثهاد الشرعي وهم جميعا بحال الصحة والسلامة والطواعية والاختيار وجواز الاثهاد عليهم شرعا أن لاحق لهم ولأحد منهم ولا استحقاقا ولا طلبا قبل الأمير رجب آغا المرقوم أعلاه بوجه من الوجوه ولا بطريق من سائر الطرق الشرعية بسبب ما أقبضوه له وما تأتي قبضة منهم من العوايد العرفية والعادات القانونية الجاري بها العادة والقانون السلطاني عن المراكب السلطانية عما يتعلق بتسليم كل مركب من المراكب المذكورة على جاري عادتھا المعلومة عندهم المعينة بينهم المشهورة وعما يتعلق بعادة العزوبية بحسب قانون كل مادة أردب من القمح وعما يتعلق بكل مركب من العادة والقانون في ذلك على جاري عادة الخالية وخالية الخالية وما قبلها بحسب العادة القديمة بالرضا والتسليم والشرح الصدر من الجانبين من غير زيادة من العوايد المقررة المعلومة المعمول بها بغير ظلم ولا إجحاف ولا أحداث سنة في ذلك وإن ذلك صدر بالتوافق والتراضي من الجانبين اشهادا شرعيا من غير رجوع فيه ولا في شيء منه على الأمير رجب آغا المذكور أعلاه وقيل ذلك منهم لنفسه القبول الشرعي وصدق على براءة ذمتهم من جميع العوايد المعلومة المعلومة عندهم شرعا بسبب المراكب المذكورة وما يتعلق بها مما شرح فيه أعلاه على الوجه الشرعي المرقوم أفناه البراءة الشوعية

وتصادقوا على ذلك تصادقاً شرعياً وثبت الإشهاد عليهم بذلك لدي مولانا
الحاكم المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً معتبراً محرراً
مرعياً وبه شهد بما جري في تاريخه شهوده .

٢ - مصدر الوثيقة :- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٠ لسنة
١٠٥٣ هـ إلى ١٠٥٦ هـ وثيقة رقم ٤٠٢ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- الالتزام من الباطن أحد أساليب جمع الضرائب مثله مثل التوكيل فسي
جمعها وفي هذا النص وكيل أمين الشئون السلطانية يفوض بعض الرويسا
في جياية الضرائب والعادات المقررة .
- طبيعة تلك العادات والعوائد والتي تدفعها المراكب لمصلحة أوجاق
عزبان والتي تساوت فيها المراكب السلطانية مع غيرها من المراكب
على بن حسن بن أبي السعود .

(الوثيقة السادسة)

١ - النص :

(حضر بمجلس الشرع الشريف قنوة الأماجد والأعيان عمدة الكبرا نوي المجد والشان إبراهيم أغا أمين الرسايل زيد قدره وأنهى أنه في يوم الاثنين في تاريخه قبل وقت الظهر أرسى بمراكبه علي ناحية منبسة أبي عبد الله من إقليم القهيلية بقصد كتابة المراكب المراكب المجهزة للغال السلطانية فتعدي أهالي الناحية المذكورة وفرعوا عليه وعلي جماعته بمزاريق ونبابت كانت بأيديهم وضربوا بعض جماعته وجرحوا البعض منهم بالمزاريق ومنعوا منه ثلاثة مراكب كانت مستحقة لكتابة الرسايل والتمس الكشف علي رجل مجروح من جملة جماعته المجروحين يدعي الناصري محمد بن محمد البنكجري فأجيب لذلك وكشف علي المجروح المذكور فوجد بوركه اليمين جرح وهذا ما أظهره الكشف وما يعني الثمان ولما تم الحال علي هذا المنوال كتب ضبطا للواقعة عند الطلب والمؤال وجري ذلك في اليوم المبارك المسابع من شهر صفر سنة ١٠٥٣ هـ . .

٢ - مصدر الوثيقة :- محكمة مياط الشرعية سجل ٨٨ لسنة ١٠٥٢ هـ - ١٠٥٣ هـ ق ٣٠ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- دور أمين الرسايل وهو نفسه أغا الرسالة في التجول في نهر النيل وتسجيل المراكب للتكليف بنقل حبوب الرسالة وصحبته جنود وأتباع لتنفيذ ذلك .
- رد فعل الأهالي إزاء ذلك يكشف كيف كانت كتابة المراكب وتسجيلها للتكليف بالرسالة أمرا مكروها ومبفوضا استدعي هذا التصرف العفوي من الأهالي .
- يمثل تاريخ الوثيقة سنة ١٠٥٣ هـ / ١٦٤٢ م تاريخا مبكرا لتحول الرسالة إلى غرم كبير لحركة المراكب حيث الشائع أن ذلك في أواخر القرن ١٧ وطوال سنوات القرن ١٨ الميلادي اعتمادا علي كتابات المؤرخين

(الوثيقة السابعة)

١ - النص:

(لدي شيخ الإسلام بمصر وقوة الأمر الكرام والكبرا الفخام صاحب
القدر والاحتشام والمقر العالي الأمير إبراهيم بيك دفتر دار مصر
المحروسة والمكرم العالي الأمير حسن تابع الأمير إبراهيم بيك المذكور
وغيرهم ممن يطول ذكرهم صدر التوافق والتراضي بين إختيارية طابفة
مستحفظان وإختيارية طابفة عزبان على أن كل الحوادث والمظالم التي
على باب الشؤون وعلى باب البحر وعلى باب الرسالة وكامل حمانيات
المراكب قبلي وبحري مفروع وبطلال فيما قبل تاريخه صدر التوافق
والتراضي بين الأمر والأغوات والإختيارية في السبع بلكات على أن كل
من كان بحملا غلة من الملتزمين المطلوبة لأهالي الحرمين الشريفين
فاته يسلمها كيلا وعينا ويحضرها ويأخذ أجرة الغلال من جهة المسيري
بيولاق بالحجة المحررة قبل تاريخه وأن يكون على كل مركب من قبلي
وبحري لوجاق مستحفظان تحت جرتهم ولوجاق عزبان تحت جرتهم من
عزوبية وعطية وجورجية وريسا وغير ذلك على ما بين على المركب
الكبيرة عشرة دنانير زر محبوب وما هو على المركب الوسطانية ستة
دنانير زر محبوب وما هو على المركب الصغيرة أربعة دنانير محبوب من
غير زيادة على ذلك وعلى أن يجعل شخصان من وفاق عزبان لقبض
المطلوب من مالها وشخصان من طرف وفاق مستحفظان يكون كتاباً
ويضبط ما يتحصل من المراكب المذكورة وعلى أن يوزع ما يتحصل على
كل سفر للمراكب المذكورة بحق الثلث والثلثين وعلى أن يجري ذلك على
حكمه من الآن ولا أحد يقارش ولا يتعرض لحماية مركب لجهة الوجدافيين
المذكورين على أعلى المشروح وعلى إن لم يحصل قبول من طرف
الدولة العنية في إعطاء أجرة البلاد من جهة المسيري كله إلا تعاف
السفان ولم يحضر الملتزمين ويرجع كل شيء للأصل فيكون كل واحد
عليه جرته ويكون قبض الدراهم للمراكب طبقاً للإتفاق في يوم تاريخه
ووقع التوافق والتراضي الشرعيين ..) .

٢- مصدر الوثيقة :- السجل الأول من سجلات الديوان العالي
للسنوات من ١١٥٤هـ إلى ١١٥٧هـ ص ٦٧٦.

٣. ما يستفاد من النص :

- شيوع حمايات والمغارم بمباركة الأوجاقات وتزايد منافسهم عليها
وارتباط رفع ذلك بتراضيه على نسب محددة من الرسوم وليس الرفع
الكلي لها .

- تراجع الضبط الإداري في ظل غلبة الأوجاقات وانصرافها إلى الأعمال
الإدارية والسعي وراء النفوذ وتغييرها للدور العثماني الواجب اتخاذه .

- تراجع نفوذ أوجاق عزيان في واحد من أهم مبادي نفوذه وهو أساتة
البحرين والرسالة والشون لصالح أوجاق مستحفظان مع ملاحظة أن تلك
الفترة على ما هي عليه كانت تمثل عودة الروح لعزيان في فترة رضوان
كتفدا الجلفي ومرحلة اتفاق مؤقت بين الأوجاقين .

(الشيقة الثامنة)

١٠ النص :

(لدى متوليها الحاكم الشرعي العنفي فخر الأعيان عمدة ذوي المجد والشان الجناب العالي الأمير على آغا أمين العنبر الشريف السلطاني بمصر القديمة حالاً دام بقاءه أشهد على نفسه المحترم الرئيس جاد الله بن على سلمى الملاواتي الرئيس ببحر النيل المبارك شهوده الإسهاد الشرعي وهو باكمل الأوصاف المعبرة شرعاً من غير إكراه ولا إجبار أنه تسلّم بيده في تاريخه من الأمير على آغا المشار إليه أعلاه تذكراً التفسير المكتتية بباب أذاعة الرسائل بالقاهرة المؤرخة في غرة شهر تاريخه أنناه المعين بها حمل الغلال من ولاية الأشمونين بالوجه القبلي على مركبين لفخر الأعيان عمدة ذوي الشان الجناب الكريم الأمير سليمان جورجي طابفة مستحفظان قلعة مصر المحروسة وهما رئاسة الرئيس عثمان السروي والرئيس جاد وقدر ذلك من الغلال الطيب المسلم من العيب ألف وخمسمائة وخمسون أريباً بموجب التحويل السلطاني في سنة ألف وأربعة وستون الخراجية لجهة العنبر المرقوم المكتتب حملها قبل تاريخه على الأمير على آغا المومي إليه أعلاه ، ورضي الرئيس جاد الله المرقوم بحمل ذلك عنه على ظهر مركبه وقبض ذلك من الولاية المذكورة الثلثان من القمح والثلث الباقي من الحبوب وإحضار ذلك على كرتين في المنية المذكورة وإدخال ذلك بالكيل المرقوم في العنبر من غير أعمال والخروج من عهدة ذلك لجهة العنبر المرقوم من قبل حملة الغلال المكتتية على مركبه من باب أذاعة الرسائل المشار إليه أعلاه وعليه المصاريف اللازمة بالوجه القبلي عن حمل الغلال المكتتب على المركبين المذكورين أعلاه وساحل العنبر المرقوم حكم القوانين السابقة وله في نظير ذلك أجرة حمل ذلك على جهة العنبر المرقوم حكم القوانين السلطانية وعلى الأمير على آغا المشار إليه عوايد السكر وعوايد سباب أذاعة الرسائل وعوايد الخروبية ونحو ذلك وليس على الرئيس جاد الله المرقوم أعلاه حسبما توالفا وتراضيا على ذلك وعلى الرئيس جاد الله إدخال الغلال بالعنبر المرقوم على الحكم المرقوم بتمامه وكماله بالفا ما

بلغ وتصادقاً على ذلك وثبت الإتهاد بذلك لدى مولانا الحاكم الشرعي المشار إليه أعلاه بشهادة شهوده ثبوتاً شرعياً تاماً معتبراً تحريراً مرعياً وأشهد على نفسه الكريمة مولانا المومى إليه شهوده في سابع شهر جمادى الأولى سنة خمسة وتسعين وألف وحسبنا الله ونعم الوكيل ،
محمد بن عبد السلام صديق السعودى أحمد أصالة

٢- مصدر الوثيقة :- محكمة مصر القديمة الشرعية سجل ١٠٥ لسنة ١٠٩١هـ - ١١٠٨هـ وثيقة رقم ٧٥٧.

٣ ما يستفاد من الوثيقة :

- الجهات المسئولة عن استحضار واستيفاء الحبوب والغلال من جهات الالتزام بها إلى الشؤون السلطانية بمصر القديمة وآلية التعامل الإداري لنقل تلك الحبوب .
- أسلوب النقل من الباطن حيث يتعاقد أحد الرومسا لنقل الحبوب المقرر نقلها كتكليف بالرسالة بينما تعمل المراكب المقرر بذلك عليها أصلاً في النقل التجاري .
- الالتزامات المتبادلة في حالة النقل من الباطن على الرايس الذي تعاقد وعلى المسئول الأصلي عن نقل الحبوب .
- أنواع العوائد والرسوم والجهات المستفيدة منها .

(الوثيقة التاسعة)

١- النقص :

(ورد فرمان شريف واجب القبول والتثريف من حضرة مولانا مصطفى باشا كمال مصر المحروسة حالا خطاباً لأمين العنبر والنظار وباش مياشر وأغات الرسالة ، بمعرفه الأمر وأغوات البلاكات واختيارية السبع أوجافات المؤرخ في سبعة وعشرين من شعبان سنة ألف ومائة وثمانية وستون ، أن من العوايد القديمة عادة للعنبر الشريف عن السفين وعلى السفين المعافاه كل سنة

٩ فضة - عن سفين العمري بعد أخذ الحق من العنبر

الشريف كل سفينة ٣٤ فضة .

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه البحري كل مركب ١٨ فضة .

وما هو عادة والى البحر بالوجه البحري عن سفين المعافاه كل مركب

٧٣ فضة .

وما هو عادة وجات عزيان بالوجه القبلي عن كل مائة أردب ١٤٤ فضة .

وما هو عادة مركب العوض بالوجه القبلي باسم توابع أغات الرسالة تحت

ثقله أغات الرسالة في كل يوم ١٠٠ فضة .

وما يقص الحملة من غلال المبيع بالمساحل كل أردب فضة واحدة .

يقض عن كل مركب ٣٧ فضة .

- الغلال الذي يأخذوها الرعاية على كل ما به أردب الكيال واللواح ٥٠

فضة ١٠ .

لملتزم الحملة على كل مركب وبية قمح .

ومعلوم الاسقالة كل مركب ١٠ فضة

وما هو عادة تعريف أمين البحرين بالوجه القبلي بمصر وولاي كل

مركب ٢٢ فضة .

البراني في كل سفينة ١٤ فضة .

وعن مركب الصيادين كل قارب ٤٣ فضة

وعن مركب الخلاص ٧٥ فضة

وما هو عائق حواله غلال برى باسم تابع الوزير عن السفين البراني كل

مركب ١٤٦ فضة .

وأما مراكب الرسالة

معاف

وما هو عادة الكياليين واللواحين لغالل الملتزمين

الكيال

٣ فضة عن المائة ارب ١٠ فضة عن المائة

وكامل ما كان زايد من الحوادث والمظالم بطصال والحذر ثم الحذر
والمخالفة من الشيطان تحريرا في عشرين شعبان سنة ثمانية وستون
ومائة والف .

٢ - مصدر الوثيقة :- محكمة مصر القديمة سجل رقم ١٠٩ لسنة

١١٦٠ هـ إلى ١١٦٨ هـ - وثيقة رقم ٨ .

٣ - ما يستفاد من النص :-

- لا تتم أية اصلاحات ضرائبية إلا يرضى رجال الأوجافات .

- اتساع وتنوع دائرة الرسوم والعوائد قواضرائب والجهات المنتفعة
بذلك

- يمثل النص على اتساع ما تضمنه وما أقره من أعباء ورسوم رفعا
للحوادث والمظالم السابقة بما يوحى بفراحة ما تعرضت لسه المراكب
والقوارب من تعنت ضريبي وابتزاز

(الوثيقة العاشرة)

١ - النص :

(سبب تحرير حروف وموجب تسطير صنوف هو أنه بمجلس الشرع الشريف الأزهر ومحفل الدين المنيف الأتور بمدينة منهور البحيرة أجلها الله تعالى وشرفها لما ورد البيورلدى الشريف الوارد من الديوان العالى من حضرة الوزير الأعظم والمشير المفخم والدستور المكرم مدير جمهور الأمم ناصف المظلوم ممن ظلم حضرة كافل المملكة الإسلامية بالديار المصرية والأقطار الحجازية دامت سيادته وابتد أحكامه وإجرى السعد التوفيق أيامه إلى يوم الدين إلى فتوة الأمر الكرام عمدة الكبر الفخام صاحب العز والاحتشام والقدر والمجد والشان المقر الكريم العالى على بيك حاكم ولاية البحيرة حالا دام عزة ومجده وقدره وإلى عمدة الكبر الفخام المقر العالى حضرة الأمير سليمان بيك حاكم ولاية المنوفية حالا دام عزة ومجده ومولانا فخر الأماجد الجنب العالى أحمد جوريجى كملبان بولاية البحيرة والجنب العالى الأمير عثمان جوريجى توفكجيان والجنب العالى الأمير سليمان جوريجى الجراكسة المتولية لأقليم البحيرة سنة تاريخه وللسبع بلوكات بها على يد فخر الأغادات محمد بن سليمان أغا كملبان من أتباع صاحب السعادة والدولة دامت سعادتته مؤرخ بتاسع عشر شهر شوال سنة تاريخه من مضمونه المنيف أن اجتمع بالديوان العالى بمصر المحروسة جمهور من الامراو الأغاوات والسبع بلوكات والكتخدوية والاختيارية وحصل منهم مجلس شورى واتفق ورباط وهو أمر جنيل وفعل جميل ، وأن يكتب بذلك حجة بالدرك على البلاد المجاورة ليحر الثيل المبارك لحفظ المراكب المارة به ذهابا وإيابا ليلا ونهارا متضامنين متكافلين بحضور المنتزمين والشادين ومشايخ البلاد التى بجانب بحر النيل بالبحيرة والمنوفية لأجل دفع الاتقيا العربان المفسدين وغيرهم الذين يضرئون المراكب ليلا ونهارا متضامنين متكافلين ، ومتى حصل منهم قتل وقتل منهم أحد لا تخرج من النواحي لياب الكشوفية لا يفنه ولا شكوى ولا تصويفه ولا مظلمة ولا ركبه إلى آخر المشروح وقويل بمزيد القبول والامتنال وتقيد حضره مير اللوا على بيك المشان

إليه أعلاه وأرسل أحضر الملتزمين والشايدن وقيام مقام ومشايخ البلاد التي بجانب بحر النيل من جانب البحيرة بحضرة المحترم المكرم الحاج شمس الدين ابن الحاج علي شيخ ناحية الجندية والجناب العالي الأمير عمر قايم مقام الحماد ومشايخها منهم الحاج عبد رب النبي ومحمد ريشه ومن ناحية محله الأمير الجناب العالي الأمير عمر قايم مقام بها والحاج شحاته وأحمد وإبراهيم مقلدون ناحية ويبي الأمير يوسف قايم مقام وحضر نكرى شيخ الناحية ومن ناحية اتقينة الأمير يوسف قايم مقام والحاج تاج الدين شيخ الناحية ومن ناحية فزارة الحاج بدر والحاج حسن راجح شيخا الناحية ومن ناحية مينة السيد أحمد خليفة والحاج عبد الله غانم شيخا الناحية ومن ناحية العطف الحاج نوبى ابن ذنوب والحاج موسى ابن الحاج سالم ومن ناحية سبنادة الحاج خطاب ابن يونس والحاج علي زيدان ومن ناحية شرنوبه الحاج خفاجه الفطحي والحاج سالم عبد شيخا الناحية ومن ناحية سمخراط وناحية مارية وناحية شرشابه الحاج خفاجي بن محمد البسيوني والحاج شرف الدين الهمياطي ، ومن ناحية الرحمانية الأمير محمد قايم مقام والحاج عمر ناصر والحاج بركات بن عبد الجليل والحاج حسن مشايخ الناحية ومن ناحية مرقص الحاج حسن جلبى ملتزم الناحية والحاج يوسف ابن نصير الغرباوى ، ومن ناحية منية سلامة الأمير حسنى وشريكه الأمير على الملتزمين بها ومشايخها عيسى برسوم وواصل ومحمد عيسى ومن ناحية أم حكيم يوسف قصاه وعبد الله بن اسماعيل ومن ناحية محلة بشر الجناب العالي الأمير عبد الرحمن أغا ملتزم الناحية والحاج تقيان ابن حجازي ومن ناحية شيراويش الإبراهيمية مقام ومنصور شيخ الناحية ومن ناحية كفر خضير الحاج يوسف طه والحاج محمد رومى ومن ناحية كفر مجاهد وكفر العيص وشانور الجناب العالي الأمير سليمان قايم مقام النواحي وناصر العرفى وشرف الدين والحاج على الخالدي ومن ناحية علقام أحمد شويل ومحمد نفاع ومن ناحية تمشلى على إبراهيم ومن ناحية الطرانة الكبرى الحاج صفر إبراهيم والحاج عيسى ابن عبد العروف المجدوم وبدر ابن يونس العامري ومن ناحية أبو نشابة أحمد بن شحاته الخياوى ومن ناحية وردان الأمير إبراهيم قايم مقام الناحية

والمحترم الحاج عبدالله بن سعد ومخوف بن حرب وخلف الله ابن ابراهيم وسليمان سلام مشايخ الناحية والجميع الملتزمين والشائدين ومشايخ البلاد التي بالجانب الغربي بولاية البحيرة بساحل بحر النيل واشهد ما على أنفسهم ازياب الاراك المعين اسماءهم أعلاه والملتزمين وقيام مقام والشائدين بالنواحي المذكورة كل ناحية على حد أراضيها يكون عليها القيام بحفظها وحراستها بالليل والنهار وأن سارت مسجوبة بالليالي بجانب الناحية أو على حد أراضيها وحضروا لها جماعة الأشقياء المفسدين خيلا ومشاه وثاروا اركابها الصباح ولم يمنعوا عنهم وضاع ما في المركب كان عليهم القيام بنظير ما تأخذوه جماعة اللصوص المفسدين بالغنا ما بلغ من كل ناحية بعدها وحرسها وليس على النواحي المذكورة درك المراكب التي تسير في وسط البحر وحضر لهم جماعة الأشقياء المفسدين ليلا أو نهارا فلا درك عليهم ولا ضمان في ذلك إلا على المراكب التي بجانب البر راكده أو ماشيه أو باقية تحت بلد من البلاد فإن ذلك في دركهم وفي عهدتهم حسبما شهدوا على أنفسهم وأقروا به الاشهاد والاقرار الشرعين وأقر حضرة مير اللوا على بك المشار إليه أعلاه لا معارضة له قبل البلاد المذكورة بسبب كل ما قيل عن الأشقياء وعن المراكب بدفته ولا ركبة ولا غير ذلك من الحوادث عملا بما برز به أمر صاحب الدولة حكم ما هو مشروح به وانلقوا مشايخ النواحي على أن يكون تحت كل بلد من البلاد المذكورة مركب حاضرة لأجل معاونتهم على دفع المفسدين وليس عليهم عادة لجاويش الرسايل وجاويش البحر وهم متكافون في الدرك المذكور حسبما أقروا بذلك كذلك وثبت الإشهاد عليهم على كل ما نص وشرح أعلاه لدى مولانا أفندي المشار إليه أعلاه ثبوتا شرعيا وحكم بموجبه الحكم الشرعي تحريرا في ثامن شهر القعدة الحرام سنة مائة وألف .

٢ - مصدر الوثيقة : - محكمة البحيرة الشرعية سجل رقم ٢٩ لسنة
١١٠٦ هـ وثيقة رقم ١٣٩ .

٣ - ما يستفاد من النص :

- التراجع الأمنى وغياب الدور الفاعل لولاية البحر فسى قلل ظروف الصراع على النفوذ فى القاهرة .
- تفاقم مشكلة الأمن فى فرع رشيد بطوله من المنوفية إالى البحيرة بشكل استدعى اجتماعا حاشدا فى الديوان العالى لتدبير الأمر .
- أو كل أمر حماية المراكب إالى أهالى القرى الواقعة على ضفتى النهر نظير بعض الاعفاءات غير الكافية كحائز ومشجع وذلك مع إلغاء ثيقة كبيرة على أهالى القرى بإلزامهم بحراسة المراكب وتعويض ما سرق بالغما ما بلغ .
- عناصر الإدارة والمسئولية فى القرى تتمثل فى المعتزمين أو من ينوب عنهم من قيام المقامات ومشايخ البلاد .
- حدود القرى والتعارف عليها بشكل يجعلها أمرا مستقلا .

فهرست المصادر والمراجع

أولاً : المصادر الوثائقية :

اعتمد هذا البحث بصفة أساسية على المادة الوثائقية التي حوتها سجلات المحاكم الشرعية لعدد من المحاكم الشرعية في القاهرة وفي الأقاليم والتي حوتها دار الوثائق القومية بالقاهرة والشهر العقاري بدمنهور وغير ذلك ، على امتداد فترة البحث وبداية من منتصف القرن السادس عشر الميلادي تقريباً وفيما يلي نرصد المحاكم التي رجع البحث إلى سجلاتها على اختلاف أرقام وتواريخ تلك السجلات على النحو التالي :

- ١- محكمة مصر القديمة الشرعية .
- ٢- محكمة بولاق الشرعية :
- ٣- سجلات الديوان العالي .
- ٤- سجلات محكمة الباب العالي .
- ٥- سجلات محكمة القسمة العسكرية .
- ٦- سجلات محكمة لمياط الشرعية .
- ٧- سجلات محكمة الدقهلية الشرعية .
- ٨- سجلات محكمة المحلة الكبرى الشرعية .
- ٩- سجلات محكمة البحيرة الشرعية .
- ١٠- سجلات محكمة رشيد الشرعية بدمنهور .
- ١١- سجلات محكمة منفلوط الشرعية .
- ١٢- سجلات محكمة اسنا الشرعية .
- ١٣- سجلات ديوان الروزنامة وقد رجعا منها إلى بعض سجلات أصول مال أسكلها ومقاطعات تابع قلم شهر (لسنوات مختلفة ، وسجلات نفتر بسط وتطبيق واردات ومصاريق خزينة عامرة محروسة مصر حमित من الآلات والإصر) وذلك لبعض سنوات فترة البحث .
- ١٤- أرشيف الحملة الفرنسية

**E.poussielgue ARECHIVE DE LA QUERRE)
: Armee d, oriental B-6-8 Administration
financier d, Egypte .**

(لفترة يتضمن علم محصول بندر رشيد عن واردات المعاشات من مصو
المحروسة ووارد النقاير من اسكندرية ووارد بحر الشرق وحادثه الأرز
الأبيض وغيره - ابتداءً من شهر ربيع أول سنة ١٢١٣هـ لغاية شهر
ربيع الآخر سنة ١٢١٤ هـ)



ثانياً المصادر المخطوطة والمنشورة :

- (١) أبو العباس أحمد بن علي الفلقندي :
- ضبح الأعشى في صناعة الإنشا - الناشر - المؤسسة المصرية العامة للتأليف والترجمة والنشر سنة ١٩٦٣ م .
- (٢) أبو سالم سيد بن عبد الله العياشي :
- ماء الموائد المعروف باسم الرحلة العياشية - الجزء الأول - طبع حجر فاس سنة ١٨٩٨ م
- (٣) أبو القاسم محمود بن عمر الزمخشري :
- أساس البلاغة -- دار التنوير العربي - بيروت - الطبعة الرابعة سنة ١٩٨٤ م .
- (٤) أحمد بن زنبيل الرمال :
- آخرة الممالك - واقعة السلطان الفوري مع سليم العثماني - تحقيق عبد المنعم عامر .
- (٥) أحمد الدهرداش كتخدا عزيان :
- الدرّة المصانة في أخبار الكنانة - تحقيق د. داينل كريستلوس - د. عبد الوهاب بكر - دار الزهراء للنشر - القاهرة سنة ١٩٩٢ م .
- (٦) أحمد شلبي بن عبد النبي :-
- أوضح الإشارات فيمن تولى مصر القاهرة من الوزراء والباشات - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر الخساتجي القاهرة سنة ١٩٩٢ م .

(٧) استيف :

- النظام المالي والإداري في مصر العثمانية - الجزء الخامس من كتاب وصف مصر - ترجمة زهير الشايب - الطبعة الأولى - الخانجي القاهرة سنة ١٩٧٩ م .

(٨) تقي الدين أحمد بن علي المقريري :

- المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار - طبعة دار صادر بيروت .

(٩) جبرار :-

- الحياة الاقتصادية في مصر في القرن الثامن عشر - ترجمة زهير الشايب - وصف مصر - الجزء الرابع الطبعة الأولى - الخانجي - القاهرة ١٩٧٨ م .

(١٠) هوصلر :-

- وصف مدينة القاهرة وقلعة الجبل - ترجمة أيمن فؤاد سيد - الطبعة الأولى - وصف مصر - الخانجي القاهرة ١٩٨٨ م .

(١١) حسين أفندي الروزنامجي :-

- ترتيب الديار المصرية في عهد الدولة العثمانية - نشر وتحقيق د. محمد شفيق غربال - مجلة كنية الآداب بالجامعة المصرية - المجلد الرابع - الجزء الأول سنة ١٩٣٦ م .

(١٢) عبد الرحمن بن حسن الجبرتي .

- تاريخ عجائب الآثار في التراجم والأخبار - دار الجيل بيروت .

(١٣) قانون نافذة مصر (الذي أصدره السلطان سليمان القانوني لحكم

- مصر) ترجمه وقدم وعلق عليه د. أحمد فؤاد متولي - الناشر - الأجلو سنة ١٩٨٦ م .

(١٤) نظام ناهية مصر (لأحمد باشا الجزائر عن كيفية إعادة مصر إلى سلطة الدولة العثمانية عام ١٧٨٥م .

- شرح وتعليق د. عبد الوهاب بكر ضمن كتابه (الدولة العثمانية ومصر في النصف الثاني من القرن الثامن عشر) - الطبعة الأولى - دار المعارف القاهرة سنة ١٩٨٢م .

(١٥) محمد بن إياس الحنفي :

- بدائع الزهور في وقائع الدهور - الهيئة المصرية العامة للكتاب - القاهرة سنة ١٩٨٤م .

(١٦) مصطفى بن الحاج إبراهيم تايح المرهوم حسن أفغا عريبان دورداش القينالي :-

- مجموع لطيف يشتمل على وقائع مصر القاهرة من ١١٠٠ إلى أخو تاريخ المجموع سنة ١١٥٢ - المكتبة الوطنية بفيينا - رقم . cod - Arab - 931 - His - 38 .

(١٧) يوسف أفندي الملواني الشهير بابن الوكيل :

- تحفة الأحباب فيمن ملك مصر من الملوك والتواب - تحقيق د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم - الناشر دار الكتاب الجامعي القاهرة سنة ١٩٩٨م .

ثالثاً : المراجع المنشورة باللغة العربية

- (١) د. أحمد السعيد سليمان : تاصيل ما ورد في تاريخ الجسبرتي من الدخيل - القاهرة دار المعارف سنة ١٩٧٩ م .
- (٢) إدي شير : - كتاب الألفاظ الفارسية المعربة - الناشر دار العرب للبيستاني - القاهرة سنة ١٩٨٨ - الطبعة الثانية .
- (٣) إدوارد وليم لين :- المصريون المحدثون - شمائلهم وعاداتهم - في القرن التاسع عشر - نقله إلى العربية - عدلي طاهر نور - الناشر الهيئة المصرية العامة لقصور الثقافة القاهرة سنة ١٩٩٨ م .
- (٤) د. أحمد مختار العبادي :- البحرية المصرية زمن الأيوبيين والمماليك - بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية - الذي وضع فصوله نخبة من أساتذة جامعة الإسكندرية بالتعاون مع القوات البحرية المصرية ونشرته جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٥) د. الجيوسي إسماعيل الشربيني :- النظم المالية في مصر والشام زمن سلاطين المماليك - سلسلة تاريخ المصريين - العدد رقم ١١٨ - الهيئة المصرية العامة للكتاب القاهرة سنة ١٩٩٨ م .
- (٦) د. داينال كريستيلوس :- جذور مصر الحديثة - ترجمة وتعليق د. عبد الوهاب بكر - مكتبة نهضة الشرق - القاهرة سنة ١٩٨٥ م .
- (٧) د. فريش النخيلي :- السفن الإسلامية على حروف المعجم - الناشر جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٨) د. سيد عبد العزيز سالم :- البحرية المصرية في العصر الفاطمي - بحث منشور ضمن مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .

(٩) د. سيد محمد السيد : - مصر في العصر العثماني فسي القرن السادس عشر - الناشر مبدولي القاهرة سنة ١٩٩٧ م.

(١٠) صفقي ربيع : - المراكب في مصر القديمة - الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٢ م .

(١١) د. صلاح هريدي :- دراسات في تاريخ مصر الحديث والمعاصر - آداب بمنهور سنة ١٩٩٩ م .

(١٢) د. عبد الحميد حامد سليمان :

- المواني المصرية في العصر العثماني - نظمها المالية والإدارية والاقتصادية - سلسلة تاريخ المصريين عدد ٨٩ - الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة ١٩٩٤ م .

- الحمایات والمغارم في مصر في العصر العثماني - بحث منشور في المجلة التاريخية العربية للدراسات العثمانية العدد السابع عشر والثامن عشر - منشورات مؤسسة التعميم - تونس سنة ١٩٩٨ م.

- عربان الحبابية والمماليك الفاسمية - نموذج تفسيري للعلاقة بين القوى الحاكمة والقوى المحكومة في مصر في القرن ١٨ الميلادي - مجلة كلية الآداب - جامعة القاهرة - المجلد ١٥٥ العدد الثاني أبريل ١٩٩٥ م .

- نظم إدارة الأمن في العصر العثماني - أبحاث ندوة بتاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني من سنة ١٥١٧م إلى ١٧٩٨ م - مركز النشر لجامعة القاهرة سنة ١٩٩٢ - عدد خاص .

- مصر والحرمين الشريفين في العصر العثماني - أبحاث الندوة الدولية عن علاقات مصر والجزيرة العربية - منشور في مجلة ندوة

التاريخ الإسلامي - كلية دار العلوم - جامعة القاهرة سنة ١٩٩٥ م

(١٣) د. عبد الرحمن زكي :- خطط القاهرة فسي أيام الجبرتي -
أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي - الهيئة المصرية العامة للكتاب سنة
١٩٧٦ م .

(١٤) د. عبد الرحمن فهمي :- النقود المتداولة أيام الجبرتي -
أبحاث ندوة عبد الرحمن الجبرتي - هيئة الكتاب سنة ١٩٧٦ م .

(١٥) د. عبد الرحيم عبد الرحمن عبد الرحيم :- الريف
المصري في القرن الثامن عشر - الناشر مدبولي سنة ١٩٨٦ .

(١٦) د. عبد الوهاب بكر :- الدولة العثمانية في مصر في النصف
الثاني من القرن الثامن عشر - الطبعة الأولى - دار المعارف القاهرة
سنة ١٩٨٢ م .

(١٧) عفاف مسعد العبد :- تاريخ مصر العثمانية من خلال
مخطوط الروضة الزهية في نكر ولاة مصر والقاهرة المعزية لابن أبي
السرور البكري - دراسة وتحقيق - رسالة دكتوراه لم تنشر جامعة
الإسكندرية سنة ١٩٩٢ م .

(١٨) د. عمر عبد العزيز عمر :- تاريخ المشرق العربي - دار
المعرفة الجامعية - الإسكندرية سنة ١٩٨٤ م .

(١٩) كلريستن فيبور :- رحلة إلى بلاد العرب وما حولها سنة
١٧٦٧-١٧٦٦ - رحلة إلى مصر سنة ١٧٦٦-١٧٦٢ - ترجمة
مصطفى ماهر - الطبعة الأولى القاهرة ١٩٧٧ .

- (٢٠) د. **ليلى عبد اللطيف** : - الإدارة في مصر في العصر العثماني حتى أوائل القرن التاسع عشر - رسالة ماجستير لم تنشر - آداب الزقازيق سنة ١٩٩٤ م .
- (٢١) د. **محمد صبري يوسف** : - دور المتصوفة في تاريخ مصر في العصر العثماني - الناشر دار التقوى - بلبيس سنة ١٩٩٤ م .
- (٢٢) **محمد علي الأنسي** : - الدراري اللامعات في منتخبات اللغات .
- (٢٣) **محمد رمزي** : - القاموس الجغرافي للبلاد المصرية - القاهرة - مطبعة دار الكاتب سنة ١٩٦٣ م .
- (٢٤) **محمد حمدي المنلوي** : - نهر النيل في المكتبة العربية - الناشر الدار القومية للطباعة والنشر - القاهرة سنة ١٩٦٦ م .
- (٢٥) د. **نجيب صيفانيل** : - البحرية المصرية في العصر الفرعوني - مجلد تاريخ البحرية المصرية - جامعة الإسكندرية سنة ١٩٧٤ م .
- (٢٦) **هيلين أن ريفلين** : - الاقتصاد والإدارة في مصر في مستهل القرن التاسع عشر - ترجمة الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى - مصطفى الحسيني - الطبعة الأولى - دار المعارف - القاهرة ١٩٦٨ .

رابعاً : المراجع المنشورة باللغات الأجنبية

- 1-Andre Raymond :- Artisanset Au commercants
Au caire au xvlll siecle (Damas-1974
- 2-James -W. Red house:- Turkish and English
lexicon -istanbul -1978 new edition
- 3 - Nelly Hanna : An urban History of Buloq inthe
Mamluk and ottoman periods . le caire 1983 -
- 4-Richard pococke A-Description of the East and
some other cauntries - VOL1. "the first
observations on Egypt - London 1743.
- 5-SHAW: The financial administratioorganization
development of ottoman Egypt
1798 - 1517 (Princeton 1962)
- 6 -SAVARY : letters on Egypt Translated from
the French - second edition - London .
- 7-Terence walz :- Trade between Egypt and bilad
al -sudan le caire institute Francais
D:archeologie arientale -1978 -
- 8- Vansleb :- The present state of Egypt or Anew
relation of Alate voyage into that kingdom
performed in the years 1672-and 1673 - London
1678.

صدر في هذه السلسلة

- ١- مصطفى كامل في محكمة التاريخ،
د . عبد العظيم رمضان، ط ١، ١٩٨٧، ط ٢، ١٩٩٤ .
- ٢- علي ماهر،
رشوان محمود جاب الله، ١٩٨٧ .
- ٣- ثورة يونيو والطبقة العاملة،
عبد السلام عبد الحليم عامر، ١٩٨٧ .
- ٤- التيارات الفكرية في مصر المعاصرة،
د . محمد نسيان جلال، ١٩٨٧ .
- ٥- غارات أوروبا على الشواطئ المصرية في العصور الوسطى،
عليه عبد السميع الحنوزي، ١٩٨٧ .
- ٦- هؤلاء الرجال من مصر ج ١،
لمعي لمطيمي، ١٩٨٧ .
- ٧- صلاح الدين الأيوبي،
د . عبد المنعم ماجد، ١٩٨٧ .
- ٨- رؤية الجبرتي لأزمة الحياة الفكرية،
د . علي بركات، ١٩٨٧ .
- ٩- صفحات مطوية من تاريخ الزعيم مصطفى كامل،
د . محمد أنيس، ١٩٨٧ .

- ١٠- توفيق دياب ملحمة الصحافة الحزبية،
محمود فوزى، ١٩٨٧ .
- ١١- مائة شخصية مصرية وشخصية،
شكرى القاسى، ١٩٨٧ .
- ١٢- هدى شعراوى وعصر التنوير،
د . نبيل راغب، ١٩٨٨ .
- ١٣- أكلدوية الاستعمار المصرى للسودان: رؤية تاريخية،
د . عبدالعظيم رمضان، ط١ ١٩٨٨، ط٢، ١٩٩٤ .
- ١٤- مصر فى عصر الولاية، من الفتح العربى إلى قيام الدولة
الطولونية،
د . سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٨ .
- ١٥- المستشرقون والتاريخ الإسلامى،
د . على حسنى الخريوطى، ١٩٨٨ .
- ١٦- فصول من تاريخ حركة الإصلاح الاجتماعى فى مصر: دراسة
عن دور الجمعية الخيرية (١٨٩٢-١٩٥٢)،
د . حلمى أحمد شامى، ١٩٨٨ .
- ١٧- القضاء الشرعى فى مصر فى العصر العثمانى،
د . محمد نور فرحات، ١٩٨٨ .
- ١٨- الجوارى فى مجتمع القاهرة المملوكية،
د . على السيد محمود، ١٩٨٨ .
- ١٩- مصر القديمة وقصة توحيد القطرين،
د . أحمد محمود صابون، ١٩٨٨ .

- ٢٠ - دراسات في وثائق ثورة ١٩١٩: المراسلات السرية بين سعد
 * زخلول وعبدالرحمن فهمي،
 د. محمد أنيس، ط٢، ١٩٨٨.
- ٢١ - التصوف في مصر إبان العصر العثماني ج١،
 د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.
- ٢٢ - نظرات في تاريخ مصر،
 جمال بدوي، ١٩٨٨.
- ٢٣ - التصوف في مصر إبان العصر العثماني ج٢، إمام التصوف في
 مصر: الشعرائي،
 د. توفيق الطويل، ١٩٨٨.
- ٢٤ - الصحافة الوفدية والقضايا الوطنية (١٩١٩-١٩٣٦)،
 د. نجوى كامل، ١٩٨٩.
- ٢٥ - المجتمع الإسلامي والغرب،
 تأليف: هاملتون جب وهارولد بووين،
 ترجمة: د. أحمد عبد الرحيم مصطفى، ١٩٨٩.
- ٢٦ - تاريخ الفكر التربوي في مصر الحديثة،
 د. سعيد إسماعيل علي، ١٩٨٩.
- ٢٧ - فتح العرب لمصر ج١،
 تأليف: ألفريد ج. بتر، ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٨ - فتح العرب لمصر ج٢،
 تأليف: ألفريد ج. بتر، ترجمة: محمد فريد أبو حديد، ١٩٨٩.
- ٢٩ - مصر في عهد الإخشوديين،
 د. سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٨٩.

- ٢٠- الموقظون في مصر في عهد محمد علي،
د . حلى أحمد شلبي، ١٩٨٠.
- ٢١- خمسون شخصية مصرية وشخصية،
شكري للقاضي، ١٩٨٩.
- ٢٢- هؤلاء الرجال من مصر ج٢،
لمى السليمي، ١٩٨٩.
- ٢٣- مصر وقضايا الجنوب الافريقي: نظرة على الأوضاع الراهنة
ورؤية مستقبلية،
د . خالد محمود تكومي، ١٩٨٩.
- ٢٤- تاريخ العلاقات المصرية المغربية، منذ مطلع العصور الحديثة
حتى عام ١٩١٢،
د . يونان لبيب رزق، محمد مزين، ١٩٩٠.
- ٢٥- أعلام الموسيقى المصرية عبر ١٥٠ سنة،
عبدالمعتمد توفيق زكي، ١٩٩٠.
- ٢٦- المجتمع الإسلامي والقرب ج٢،
تأليف : هاملتون بووين، ترجمة : د. أحمد عبدالرحيم مصطفى، ١٩٩٠.
- ٢٧- الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد: تاريخ الحركة الوطنية في
ربيع قرن،
تأليف : د . سليمان صالح، ١٩٩٠.
- ٢٨- فصول من تاريخ مصر الاقتصادي والاجتماعي في العصر العثماني،
د . عبدالرحيم عبدالرحمن عبدالرحيم، ١٩٩٠.
- ٢٩- قصة احتلال محمد علي لليونان (١٨٢٤-١٨٢٧)،
د . جميل عبيد، ١٩٩٠.

- ٤٠- الأسلحة الفاسدة ودورها في حرب فلسطين ١٩٤٨ ،
 د . عبدالمنعم الدسوقي الجميى، ١٩٩٠ .
- ٤١- محمد فريد: المواقف والمأساة، رؤية عصرية،
 د . رفعت السعيد، ١٩٩١ .
- ٤٢- تكوين مصر عبر العصور،
 محمد شفيق غربال، ط٢، ١٩٩٠ .
- ٤٣- رحلة في عقول مصرية،
 إبراهيم عبد الحزيز، ١٩٩٠ .
- ٤٤- الأوقاف والحياة الاقتصادية في مصر، في العصر العثماني،
 د . محمد عفيفي، ١٩٩١ .
- ٤٥- الحروب الصليبية ج- ١ ،
 تأليف : وليم الصوري، ترجمة وتقديم: د . حمن حبشى، ١٩٩١ .
- ٤٦- تاريخ العلاقات المصرية الأمريكية (١٩٣٩ : ١٩٥٧) ،
 ترجمة: د . عبدالرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩١ .
- ٤٧- تاريخ القضاء المصرى الحديث،
 د . لطيفة محمد سالم، ١٩٩١ .
- ٤٨- الفلاح المصرى بين العصر القبطى والعصر الإسلامى،
 د . زبيدة عطا، ١٩٩١ .
- ٤٩- العلاقات المصرية الإسرائيلية (١٩٤٨-١٩٧٩) ،
 د . عيد العتيم رمضان، ١٩٩٢ .
- ٥٠- الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦-١٩٥٤) ،
 د . سهير لسكندر، ١٩٩٣ .

- ٥١- تاريخ المدارس في مصر الإسلامية ،
 (أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة، في
 إبريل ١٩٩١)،
 أعدها للنشر: د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٢ .
- ٥٢- مصر في كتابات الرحالة والقناصل الفرنسيين في القرن الثامن عشر،
 د . إلهام محمد علي نهنى، ١٩٩٢ .
- ٥٣- أربعة مؤرخين وأربعة مؤلفات من دولة المماليك الجراكسة،
 د . محمد كمال الدين عز الدين علي، ١٩٩٢ .
- ٥٤- الأقباط في مصر في العصر العثماني،
 د . محمد عفيفي، ١٩٩٢ .
- ٥٥- الحروب الصليبية ج٢،
 تأليف : وليم الصوري ترجمة وتعليق : د . حسن حبشي، ١٩٩٢ .
- ٥٦- المجتمع الريفي في عصر محمد علي: دراسة عن إقليم المنوفية،
 د . حلمي أحمد شابي، ١٩٩٢ .
- ٥٧- مصر الإسلامية وأهل الذمة،
 د . سيدة إسماعيل كاشف، ١٩٩٢ .
- ٥٨- أحمد حلمي سجين الحرية والصحافة،
 د . إبراهيم عبدالله المسلمي، ١٩٩٣ .
- ٥٩- الرأسمالية الصناعية في مصر، من التمسير إلى التأميم
 (١٩٥٧-١٩٦١)،
 د . عبد السلام عبدالمليم عامر، ١٩٩٣ .
- ٦٠- المعاصرون من رواد الموسيقى العربية،
 عبد الحميد توفيق زكي، ١٩٩٣ .

- ٦١ - تاريخ الاسكندرية في العصر الحديث،
د . عبد العظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٢ - هؤلاء الرجال من مصر ج٣،
لمى المطيعي، ١٩٩٣ .
- ٦٣ - موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر الإسلامية،
تأليف: د. سيدة إسماعيل كاشف، جمال الدين سرور، وسعيد عبدالفتاح
عاشور، أعدوا للنشر: د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٤ - مصر وحقوق الإنسان، بين الحقيقة والإفتراء: دراسة وثائقية،
د . محمد نعمان جلال، ١٩٩٣ .
- ٦٥ - موقف الصحافة المصرية من الصهيونية (١٨٩٧-١٩١٧)،
د . سهام نसार، ١٩٩٣ .
- ٦٦ - المرأة في مصر في العصر الفاطمي،
د . نريمان عبد الكريم أحمد، ١٩٩٣ .
- ٦٧ - مساعي السلام العربية الإسرائيلية: الأصول التاريخية،
(أبحاث الندوة التي أقامتها لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة،
بالاشتراك مع قسم التاريخ بكلية البنات جامعة عين شمس، في إبريل
١٩٩٣)، أعدوا للنشر: د. عبدالعظيم رمضان، ١٩٩٣ .
- ٦٨ - الحروب الصليبية ج٣،
تأليف: وليم الصوري
ترجمة وتعليق: د . حسن حبشي، ١٩٩٣ .
- ٦٩ - نبوية موسى ودورها في الحياة المصرية (١٨٨٦-١٩٥١)،
د . محمد أبو الإسعاد، ١٩٩٤ .

- ٧٠- أهل الذمة فى الإسلام،
تأليف: أ.س. تروتون
ترجمة وتطويق: د. حسن حبشى، ط ٢، ١٩٩٤.
- ٧١- مذكرات اللورد كليرن (١٩٣٤-١٩٤٦)،
إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة: د. عبد الرؤوف أحمد عمرو، ١٩٩٤.
- ٧٢- رؤية الرحالة المسلمين للأحوال المالية والاقتصادية لمصر فى العصر الفاطمى
(٥٦٧.٣٥٨هـ)،
د. أمينة أحمد إمام، ١٩٩٤.
- ٧٣- تاريخ جامعة القاهرة،
د. رؤوف عباس حامد، ١٩٩٤.
- ٧٤- تاريخ الطب والصيدلة المصرية، ج ١، فى العصر الفرعونى،
د. سعيد يحيى الجمال، ١٩٩٤.
- ٧٥- أهل الذمة فى مصر، فى العصر الفاطمى الأول،
د. سلام شافعى محمود، ١٩٩٥.
- ٧٦- دور التعليم المصرى فى النضال الوطنى (زمن الإحتلال
البريطانى)،
د. سعيد إسماعيل على، ١٩٩٥.
- ٧٧- الحروب الصليبية ج ٤،
تأليف: وليم الصورى، ترجمة وتطويق: د. حسن حبشى، ١٩٩٤.
- ٧٨- تاريخ الصحافة السكندرية (١٨٧٣-١٨٩٩)،
نصحت أحمد عثمان، ١٩٩٥.
- ٧٩- تاريخ الطرق الصوفية فى مصر، فى القرن التاسع عشر،
تأليف: فريد دى يونج، ترجمة: عبد الحميد فهمى الجمال، ١٩٩٥.

- ٨٠ - فتاة السويس والتنافس الاستعماري الأوربي (١٨٨٢-١٩٠٤) ،
د. السيد حسين جلال، ١٩٩٥ .
- ٨١ - تاريخ السياسة والصحافة المصرية من هزيمة يونيو إلى نصر
أكتوبر،
د. رمزي ميخائيل، ١٩٩٥ .
- ٨٢ - مصر في فجر الإسلام، من الفتح العربي إلى قيام الدولة
الطولونية،
د. سيدة إسماعيل كاشف، ط ٢، ١٩٩٤ .
- ٨٣ - مذكراتي في نصف قرن ج ١ ،
أحمد شفيق باشا، ط ٢، ١٩٩٤ .
- ٨٤ - مذكراتي في نصف قرن ج ٢ - القسم الأول،
أحمد شفيق باشا، ط ٢، ١٩٩٥ .
- ٨٥ - تاريخ الإنزاع المصرية: دراسة تاريخية (١٩٣٤ - ١٩٥٢) ،
د. حلمي أحمد شلبي، ١٩٩٥ .
- ٨٦ - تاريخ التجارة المصرية في عصر الحرية الاقتصادية (١٨٤٠ -
(١٩١٤) ،
د. أحمد الشرييني، ١٩٩٥ .
- ٨٧ - مذكرات اللورد كليرن، ج ٢، (١٩٣٤ - ١٩٤٦) ،
إعداد: تريفور إيفانز، ترجمة وتحقيق: د. عبدالرؤف أحمد عمرو ١٩٩٥ .
- ٨٨ - التذوق الموسيقي وتاريخ الموسيقى المصرية،
عبدالحاميد توفيق زكي، ١٩٩٥ .
- ٨٩ - تاريخ الموائمة المصرية في العصر العثماني،
د. عبدالحاميد حامد سليمان، ١٩٩٥ .

- ٩٠ - معاملة غير المسلمين في الدولة الإسلامية،
د. نريمان عبدالكريم أحمد، ١٩٩٦.
- ٩١ - تاريخ مصر الحديثة والشرق الأوسط،
تأليف: بيتر مانسفيلد، ترجمة: عبدالحميد فهمي لجمال، ١٩٩٦.
- ٩٢ - الصحافة الوجدية والقضايا الوطنية (١٩١٩ - ١٩٣٦)،
ج٢، د. نجوى كامل، ١٩٩٦.
- ٩٣ - قضايا عربية في البرلمان المصري (١٩٢٤ - ١٩٥٨)،
د. نبيه بيومي عبدالله، ١٩٩٦.
- ٩٤ - الصحافة المصرية والقضايا الوطنية (١٩٤٦ - ١٩٥٤)،
د. سهير إسكندر، ١٩٩٦.
- ٩٥ - مصر وأفريقيا الجذور التاريخية للمشكلات الأفريقية المعاصرة
(أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة
بالاشتراك مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة
القاهرة)،
إعداد أ. د. عبد العظيم رمضان
- عبدالناصر والحرب العربية الباردة (١٩٥٨ - ١٩٧٠)،
تأليف: مالكولم كير، ترجمة د. عبدالرؤف أحمد عمرو.
- ٩٧ - العريان ودورهم في المجتمع المصري في النصف الأول من
القرن التاسع عشر،
د. إيمان محمد عبد المنعم عامر.
- ٩٨ - هيكل والسياسة الأسبوعية،
د. محمد سيد محمد.

٩٩ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية (العصر اليونانى -

الرومانى) ج ٢ ،

د. سمير يحيى الجمال

١٠٠ - موسوعة تاريخ مصر عبر العصور: تاريخ مصر القديمة،

أ.د. عبد العزيز صالح، أ.د. جمال مختار، أ.د. محمد

ابراهيم بكر، أ.د. ابراهيم نصحي،

أ.د. فاروق القاضى، أعدها للنشر: أ.د. عبدالعظيم رمضان

١٠١ - ثورة يوليو والحقيقة الغائبة،

اللواء/ مصطفى عبدالعظيم نصير، اللواء/ عبدالعظيم كفاقي،

اللواء/ سعد عبدالعظيم، السفير/ جمال منصور

١٠٢ - المقطم جريدة الاحتلال البريطانى فى مصر ١٨٨٩ -

١٩٥٢

د. نيسير أبو عرجة

١٠٣ - رؤية الجبرتي لبعض قضايا عصره

د. على بركات

١٠٤ - تاريخ العمال الزراعيين فى مصر (١٩١٤ - ١٩٥٢)

د. فاطمة علم الدين عبد الواحد

١٠٥ - السلطة السياسية فى مصر وقضية الديمقراطية ١٨٠٥ -

١٩٨٧ .

د. أحمد فارس عبدالمنعم

١٠٦ - الشيخ على يوسف وجريدة المؤيد (تاريخ الحركة الوطنية

فى ريع قرن .

د. سليمان صالح

- ١٠٧ - الأصولية الإسلامية .
تأليف: نليب هيررو: ترجمة: عبدالحميد فهمي لجمال.
- ١٠٨ - مصر للمصريين ج ٤ .
سليم النقاش
- ١٠٩ - مصر للمصريين ج ٥ .
سليم النقاش
- ١١٠ - مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين
المماليك) ج ١ .
د. البيومي إسماعيل الشربيني.
- ١١١ - مصادرة الأملاك في الدولة الإسلامية (عصر سلاطين
المماليك) ج ١.٢ .
د. البيومي إسماعيل الشربيني.
- ١١٢ - إسماعيل باشا صدقي
د. محمد محمد الجوادى.
- ١١٣ - الزبير باشا ودوره في السودان (في عصر الحكم المصرى)
د. عز الدين إسماعيل.
- ١١٤ - دراسات في تاريخ مصر الاجتماعى
تأليف أحمد رشدى صالح
- ١١٥ - مذكراتى في نصف قرن ج ٣ .
أحمد شفيق باشا.
- ١١٦ - أديب اسحق (عاشق الحرية)
علاء الدين وحيد
- ١١٧ - تاريخ القضاء في مصر العثمانية
عبد للرزاق إيرلديم عيسى (١٥١٧ - ١٧٩٨)

- ١١٨ - النظم المالية في مصر والشام
د. البيومي سماعيل الشرييني
- ١١٩ - النقابات في مصر الرومانية
حسين محمد أحمد يوسف
- ١٢٠ - يوميات من التاريخ المصرى الحديث
لويس جرجس
- ١٢١ - الجلاء ووحدة وادى النيل (١٩٤٥ - ١٩٥٤)
د. محمد عبد الحميد الحلوى
- ١٢٢ - مصر للمصريين ج٦
سليم خليل النقاش
- ١٢٣ - السيد أحمد البدوى
د. سعيد عبد الفتاح عاشور
- ١٢٤ - العلاقات المصرية الباكستانية فى نصف قرن
د. محمد نعمان جلال
- ١٢٥ - مصر للمصريين ج٧
سليم خليل النقاش
- ١٢٦ - مصر للمصريين ج٨
سليم خليل النقاش
- ١٢٧ - مقلدمات الوحدة المصرية السورية (١٩٤٣ - ١٩٥٨)،
ابراهيم محمد محمد ابراهيم .
- ١٢٨ - معارك صحفية،
يقيم / جمال بدوى.

١٢٩ - الدين العام (وأثره في تطور الاقتصاد المصري)
(١٨٧٦-١٩٤٣).

د. يحيى محمد محمود

١٣٠ - تاريخ نقابات الفنانين في مصر (١٩٨٧-١٩٩٧).
سمير فريد.

١٣١ - الولايات المتحدة وثورة يوليو ١٩٥٢ م.
ترجمة/ د. عبدالرؤف أحمد عمر.

١٣٢ - دار المنسوب السامي في مصر ج١. د. ماجدة محمد حمود.

١٣٣ - دار المنسوب السامي في مصر ج٢. د. ماجدة محمد حمود.

١٣٤ - الحملة الفرنسية على مصر في ضوء مخطوط عثمانى
للدانديلي.

بتسلم/ عزت حسن أفتدى الدانديلي

ترجمة/ جمال سعيد عبد الغنى.

١٣٥ - اليهود في مصر المملوكية

(في ضوء وثائق الجنييزة).

(٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م) د. محاسن محمد الرقاد

١٣٦ - أوراق يوسف صديق

تقديم/ أ. د. عبد العظيم رمضان

١٣٧ - تجار التوابل في مصر في العصر المملوكي

د. محمد عبد الغنى الأشقر

١٣٨ - الإخوان المسلمون وجذور التطرف الدينى والإرهاب في مصر

السيد يوسف

- ١٣٩ - موسوعة الغناء المصرى فى القرن العشرين
بقلم محمد قابيل
- ١٤٠ - سياسة مصر فى البحر الأحمر فى النصف الأول من القرن
التاسع عشر ١٢٢٦ - ١٢٦٥هـ / ١٨١١ - ١٨٤٨ م.
- طارق عبد العاطى غنيم بيومى
- ١٤١ - وسائل الترفيه فى عصر سلاطين المماليك.
لطفى أحمد نصار
- ١٤٢ - مذكراتى فى نصف قرن ج٣-
أحمد شفيق باشا ط٢، ١٩٩٩.
- ١٤٣ - دبلوماسية البطالمة فى القرنين الثانى والأول ق . م
د. منيرة محمد الهمشرى
- ١٤٤ - كشوف مصر الافريقية فى عهد الخديوى اسماعيل
د. عبدالعليم خلاف
- ١٤٥ - النظام الادارى والاقتصادى فى مصر فى عهد دقلديانوس
(٢٨٤ - ٣٠٥ م)
د. منيرة محمد الهمشرى
- ١٤٦ - المرأة فى مصر المملوكية
د. أحمد عبدالرازق
- ١٤٧ - حسن البناء متى.. كيف .. ولماذا؟
د. رفعت السعيد
- ١٤٨ - القديس مرقس وتأسيس كنيسة الاسكندرية
تأليف / د. سمير فوزى
ترجمة / نسيم مجلى

- ١٤٩ - العلاقات المصرية الحجازية
فى القرن الثامن عشر
حسام محمد عبد المعطى
- ١٥٠ - تاريخ الموسيقى المصرية (أصولها وتطورها)
د. سمير يحيى الجمال
- ١٥١ - جمال الدين الأفغانى والثورة الشاملة
السيد يوسف
- ١٥٢ - الطبقات الشعبية فى القاهرة المملوكية
(١٢٤٨ - ٩٢٣ هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧ م)
د. محاسن محمد الوقاد
- ١٥٣ - الحروب الصليبية (المقدمات السياسية)
د. علية عبد السميع الجنزورى
- ١٥٤ - هجمات الروم البحرية على شواطئ مصر الإسلامية فى
العصور الوسطى
د. علية عبد السميع الجنزورى
- ١٥٥ - عصر محمد على ونهضة مصر فى القرن التاسع عشر
(١٨٠٥ - ١٨٨٣ م)
د. عبد الحميد البطريق
- ١٥٦ - تاريخ الطب والصيدلة المصرية
الجزء الثالث
فى العصر الإسلامى
د. سمير يحيى الجمال

١٥٧- تاريخ الطب والصيدلة المصرية

الجزء الرابع

في العصر الإسلامي والحديث

د. سمير يحيى الجمال

١٥٨- نائب السلطنة المملوكية في مصر

(١٤٨-١٩٢٣هـ / ١٢٥٠-١٥١٧م)

د. محمد عبد الغنى الأشقر

١٥٩- حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢)

الجزء الأول

د. محمد فريد حشيش

١٦٠- حزب الوفد (١٩٣٦ - ١٩٥٢)

الجزء الثانى

د. محمد فريد حشيش

١٦١- السيف والنار في السودان

تأليف / سلاطين باشا

١٦٢- السياسة المصرية تجاه السودان (١٩٣٦ - ١٩٥٣م)

د. تمام همام تمام

١٦٣- مصر والحملة الفرنسية

المستشار/ محمد سعيد العشارى

١٦٤- الحدود المصرية السودانية عبر التاريخ

(أعمال ندوة لجنة التاريخ والآثار بالمجلس الأعلى للثقافة) بالاشتراك

مع معهد البحوث والدراسات الأفريقية بجامعة القاهرة ٢٠٠٠ - ٢١

ديسمبر ١٩٩٧ .

إعداد / د. عبدالعظيم رمضان

١٦٥- التعليم والتغيير الاجتماعى فى مصر

(فى القرن التاسع عشر)

سامى سليمان محمد السهم

١٦٦- مذكرات معتقل سياسى (صفحة من تاريخ مصر)

السيد يوسف

١٦٧- الحركة العلمية والأدبية فى الفسطاط منذ الفتح العربى إلى

نهاية الدولة الأخشيدية

د. صفى على محمد عبدالله

١٦٨- مؤرخون مصريون من عصر الموسوعات

يسرى عبد الفتى

١٦٩- مدن مصر الصناعية فى العصر الإسلامى إلى نهاية عصر

الفاطميين (٢١ - ٥٦٧هـ / ٦٤٢ - ١١٧١م)

د. صفى على محمد عبد الله

١٧٠- القرية المصرية فى عصر سلاطين المماليك

(٦٤٨ - ٩٢٣هـ / ١٢٥٠ - ١٥١٧م)

مجدى عبد الرشيد بحر

١٧١- تاريخ الجالية الأرمنية فى مصر

للقرون التاسع عشر

تأليف / محمد رفعت

- ١٧٢- تاريخ أهل الذمة في مصر الإسلامية
(من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي)
الجزء الأول
تأليف / فاطمة مصطفى عامر
- ١٧٣- تاريخ أهل الذمة في مصر الإسلامية
(من الفتح العربي إلى نهاية العصر الفاطمي)
الجزء الثاني
تأليف / فاطمة مصطفى عامر
- ١٧٤- مصر وليبيا فيما بين القرن السابع والقرن الرابع ق م
د. أحمد عبد المليم دراز
- ١٧٥ - محمد توفيق نسيم باشا ودوره في الحياة السياسية
عادل إبراهيم الطويل
- ١٧٦ - الملاحة النيلية في مصر العثمانية
١٥١٧ - ١٧٩٨ م
د. عبدالحميد حامد سليمان

فهرس المحتويات

الصفحة	الموضوع
٥	تقديم
٩	مقدمة
١٣	الفصل الأول - الأدوات والصناعة والتنظم
١٥	- تمهيد
١٦	- خامات الصناعة وحرفها
٢٩	- رويسا المراكب والدوتية
٣٦	- أنواع المراكب وتجهيزاتها
٥١	- العوائق والموارد والمعادى
٥٥	- نظم الملاحة وأساليبها
٦١	الفصل الثانى: اقتصاديات الملاحة النيلية
٦٣	- تمهيد
٦٤	- نظم الاستثمار
٧٣	- فئات المستثمرين
٨٧	- العوائد الاقتصادية للاستثمار الملاحى
٩٥	الفصل الثالث: الإدارة والرسوم والأعباء
٩٧	- تمهيد
٩٨	- عناصر الإدارة المشرفة على حركة الملاحة
١٠٩	الرسوم والضرائب
١٣٦	- الأعباء

١٥٩ الفصل الرابع الوضعية الأمنية للملاحة النيلية
١٦١ - تهديد
١٦٢ - أمن الملاحة - نظمه وظروفه
١٧٩ - تقييم عام لأمن الملاحة النيلية
١٨٢ خاتمة
١٨٥ الملحق
٢٢٠ المصادر والمراجع
٢٣١ صدر من هذه السلسلة

مطابع الهيئة المصرية العامة للكتاب

رقم الإيداع بدار الكتب ١٦٧٧٨ / ٩٩

I. S. B. N 977 - 01 - 6657 - 3

هذا الكتاب عن «الملاحة النيلية في مصر العثمانية» الذي كتبه الدكتور عبدالحميد حامد سليمان. وقد سبق لهذه السلسلة أن قدمت لنفس المؤلف كتاب «تاريخ الموانئ المصرية في العصر العثماني». فهو على هذا النحو متخصص في هذا الجانب من جوانب النشاط الاقتصادي المصري في العصر العثماني.

وقد تناول الكتاب موضوعات رئيسية، منها: الملاحة النيلية من ناحية الحرفة والصناعة، وأنواع المراكب، وتناول أيضاً اقتصاديات الملاحة النيلية، من ناحية نظم الاستثمار، وفئات المستثمرين.

كما تعرض الباحث لموضوع مهم هو أمن الملاحة في النيل، وقد ألحق الباحث بالكتاب عدداً مهماً من الوثائق التاريخية التي ترسم صورة للحياة الملاحية في نهر النيل في مصر العثمانية.